16e Année — N° 754

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

1er Mars 1913

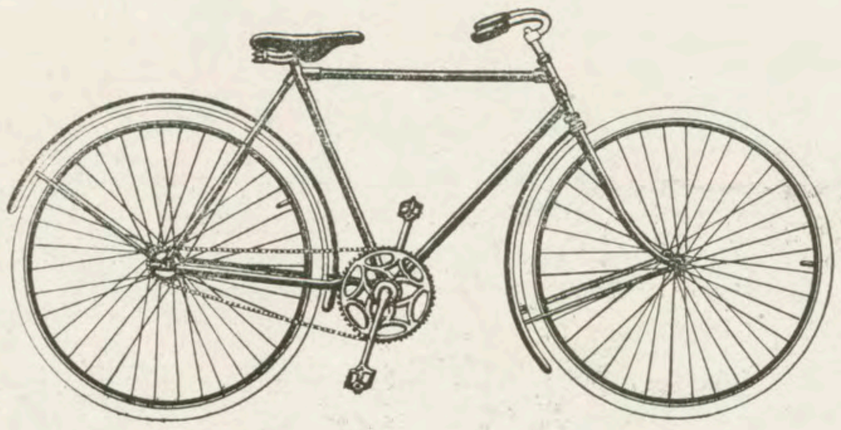
VIE AU GRAND AIR

165 KIL. 760 EN UNE HEURE

Le conducteur Percy Lambert à l'arrivée de son record du monde de Brookland, où il parcourut

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Bicyclettes de luxe LUCIFER



avec les derniers perfectionnements

Roulements annulaires F. et S. ═══ Moyeu universal Torpedo 4 vitesses

LUCIFER LUXE — 215 fr.
avec moyeu Torpedo, roue libre et frein. — Prix.. .. ..

LUCIFER GRAND LUXE — 345 fr.
avec roulements annulaires et double frein sur jantes. — Prix.. .. ..

LUCIFER GRAND TOURISME — 395 fr.
avec roulements annulaires et moyeu universal Torpedo 4 vitesses, roue libre et frein à chaque vitesse. — Prix.. .. ..

La Vie au Grand Air

N° 754 — 1er Mars 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

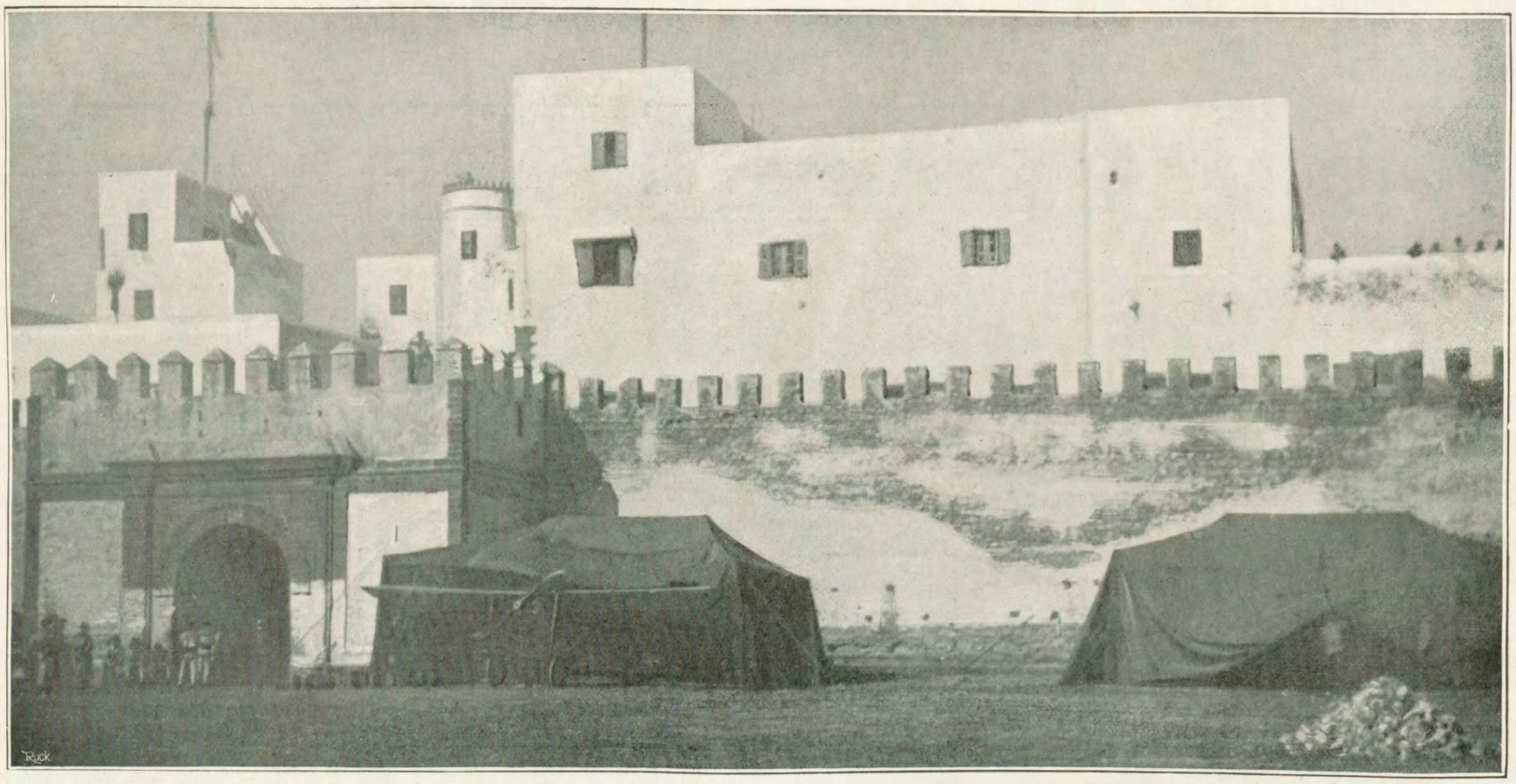
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE MATCH STADE-RACING — ÉTIENNE PREND LE BALLON

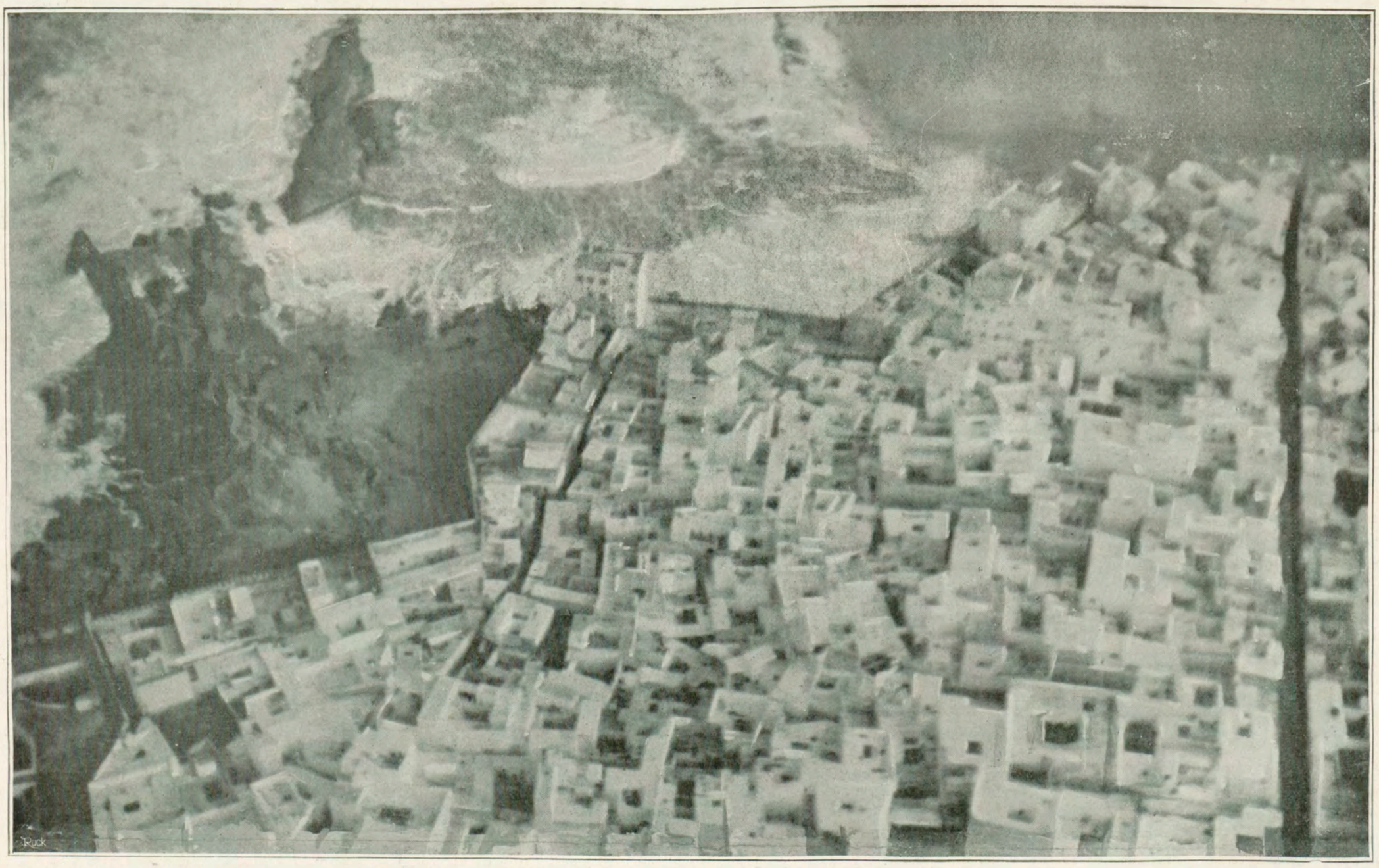
Dimanche dernier, se disputait à Colombes le match retour Stade-Racing. Prenant une belle revanche, le Stade Français a gagné par 9 points (un essai, un but, un drop-goal) à 3 points (un but sur coup franc). Notre photographie représente Etienne, le demi d'ouverture du Stade, qui fit une très belle partie, saisissant le ballon entre deux avants adverses, A. Lartigue et Legrain.

L'AVIATION A MOGADOR



A LA PORTE DE MOGADOR

Le sous-officier Feierstein, qui avait emmené le lieutenant Van den Vaero, de Casablanca à Mogador (325 kil.), fit de très belles reconnaissances au-dessus de la ville où nous eûmes 40 tués, 60 blessés et 6 disparus aux mains de l'ennemi. Nous montrons les hangars des Blériot de nos pilotes, à la porte de Mogador.



A 1.000 MÈTRES AU-DESSUS DE MOGADOR

Cette photographie, très curieuse, constitue un document d'une valeur inestimable. Elle a, en effet, été prise au-dessus de Mogador, à 1.000 mètres d'altitude. A gauche, on aperçoit la mer qui vient battre les rochers, au pied de la ville, où nos compatriotes attendaient dans l'angoisse. C'est, au cours d'une reconnaissance en aéroplane que ce cliché a été pris. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière).

PROPOS D'UN SPORTSMAN

On vole...

On a inauguré, la semaine dernière, un nouveau tarif de récompenses pour les vols sur les aérodromes militaires. Jusqu'ici, nous n'avions que deux tarifs, en francs, pour grand et petit vol. Il va y avoir, désormais, tant de mois de prison.

Les vols qu'on a effectués à Saint-Cyr et qu'on a découverts à Epinal n'ont rien de l'aviation, c'est le vol banal du voleur. Des sapeurs-aviateurs mettaient tranquillement à sac les hangars.

Quelques-uns de nos amis nous avaient signalé déjà une constatation bizarre qu'ils avaient pu faire le dimanche sur la route : certains sapeurs, au passage des chauffeurs, agitant des bidons et vendant de l'essence...

Cette fois, on les a pris sur le tas. Ils sont au bloc, qu'ils y restent longtemps. A nos yeux, celui qui dérobe, dans un aéroplane, une partie qui peut l'empêcher de fonctionner est ou un criminel si l'on ne s'en aperçoit pas, ou un saboteur qui détériore une arme. Et quand on pense qu'il y a tant de braves jeunes gens qui demandent à entrer dans l'aviation et qui ne le peuvent pas, on se demande où l'on est allé chercher ceux-là?

Il semble, au reste, qu'il y ait en ce moment un laisser-aller fâcheux dans la cinquième arme. Ce qui est inquiétant, ce n'est pas qu'il se soit trouvé quelques voleurs dans une collectivité d'élite, c'est qu'ils aient pu amasser pendant si longtemps un tel butin sans que l'on ait pu s'en apercevoir. Quand on songe au nombre de papiers qu'il faut signer pour offrir un seul aéroplane à l'armée, on se demande comment on peut en dérober la valeur de plusieurs sans donner l'éveil.

On montait pourtant la garde autour des aéroplanes militaires exposés au Salon de l'aviation. Il n'était même pas permis de les regarder, bien que ce fussent les mêmes que ceux des stands voisins. Je me souviens encore d'un sapeur qui me fit pivoter parce que je surprenais des secrets militaires en regardant un appareil qui, à la connaissance de tous, n'avait pu voler. J'eus beau lui dire : « Voyons, mon ami, laissez-moi le voir. C'est un type qui commence à devenir rare. » Il ne voulut rien entendre, et m'expulsa... Que n'était-il à Buc!

WHIPPER.

LA SANTÉ POUR TOUS

A l'occasion du Congrès de Culture Physique qui se tiendra à Paris du 17 au 20 mars, et auquel prendront part les meilleurs athlètes européens, la *Vie au Grand Air* publiera, le 22 mars, un numéro très important. Il aura 32 pages consacrées à la Culture Physique et, comme tous les numéros doubles, sera vendu 1 franc. Les plus célèbres spécialistes y collaboreront. Nous reviendrons plus longuement sur ce véritable album qui intéressera tous ceux qui ont enfin compris que faire travailler les muscles est le seul moyen d'être bien portant et vigoureux.

Nous commencerons également, le 22 mars, la publication d'une très intéressante étude : « La Science de la Santé », qui indiquera à tous les exercices qu'ils doivent accomplir, selon leur tempérament et leur constitution, pour être sains et forts. Nous en avons confié la rédaction à M. Mirville.

M. Mirville, qui remporta de nombreux succès comme athlète et gymnaste avant d'entrer à Saint-Cyr, fut 1er du cours de Joinville et devint instructeur du cadre fixe de notre grande Ecole nationale. Il était en même temps directeur du cours des officiers et chargé du perfectionnement des moniteurs.

Il fit ensuite un voyage d'études en Allemagne, en Suède, au Danemark et en Belgique, où il se fit initier aux mystères de toutes les méthodes.

Il quitta l'armée en 1908 et, depuis, se consacra spécialement aux questions de physiologie, de gymnastique des enfants, des femmes (avec M. Démeny) et de préparation sportive.

C'est le fruit de ses remarquables travaux qu'il livrera à nos lecteurs, qui, tous, y trouveront le régime et la méthode qu'ils doivent suivre.

La Vie au Grand Air.

AVIATION

La crise de l'aéronautique militaire

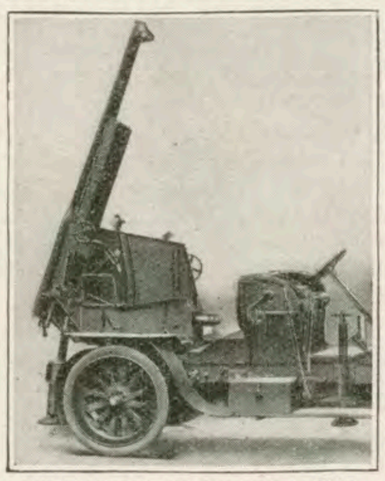
Hâtons-nous, quand il est temps encore!

La presse tout entière s'occupe de nouveau, depuis quelque temps, de notre Aéronautique militaire. Ce n'est, hélas! pas pour en faire l'éloge. Elle est, dit-on, le royaume du désordre, et les détails très précis et très suggestifs que nous donne Jacques Mortane, dans *Excelsior*, ne le prouvent que trop. D'autre part, M. le sénateur Humbert, dénonçant dans le *Journal* le « Scandale de l'Aéronautique », n'hésite pas à le comparer au « Scandale des Poudres ». Faut-il, ainsi qu'on l'a fait trop souvent et ainsi que le fait encore M. Humbert, attribuer aux bureaux de la Guerre, à M. Lebureau, comme on a pris l'habitude de dire, la responsabilité d'un état de choses aussi déplorable? Nous ne le croyons pas. Et d'ailleurs, à quoi bon? Ne savons-nous pas que cet être impersonnel encaisse avec la plus grande facilité, et sans manifester le moindre malaise, les coups les plus rudes qu'on puisse lui asséner.

La source du mal doit, à notre avis, être cherchée ailleurs et plus haut. Il appartient à la commission parlementaire, dont on nous annonce les visites à Saint-Cyr, Reims et Douai, de la découvrir, et nous voulons espérer qu'elle trouvera le moyen d'infuser un sang nouveau à cette malheureuse Aéronautique, dont l'organisme est affaibli depuis sa naissance par un vice de constitution.

La tâche de la Commission ne sera, certes, pas facile, car le malade qui est confié à ses soins s'est toujours montré rebelle à tout traitement. Et l'on peut, sans être grand prophète, prévoir qu'il protestera contre le diagnostic des médecins et ne manquera pas d'arguments pour prouver qu'il est toujours plein de vigueur et de santé.

Il est pourtant certains symptômes qui ne trompent pas, et il est facile d'en indiquer quelques-uns.



MITRAILLEUSE CONTRE LES NAVIRES DE L'AIR

L'examen de l'organisation d'ensemble du service de l'Aéronautique, telle qu'elle a été réglée par les décrets de juin 1912, nous entraînerait trop loin. Bornons-nous à constater que cette organisation fonctionne depuis cinq mois à peine et que déjà ses principaux rouages font entendre des grincements de sinistre augure. Ce n'est pas là un signe de longue durée. Nous ne voulons nous occuper aujourd'hui que de la question « Matériel », dont l'importance n'échappera à personne. Quelles sont les ressources dont nous disposerions si la guerre éclatait demain? Comment les plus récents progrès ont-ils été exploités pour mettre nos unités aériennes en état de remplir les différentes missions qui peuvent leur incomber?... La réponse à ces deux questions nous permettra d'apprécier l'œuvre accomplie par l'Etablissement central du Matériel aéronautique militaire, installé à Chalais-Meudon, et qui, sous la haute autorité de l'inspecteur permanent, est chargé de la commande, de la réception et de l'entretien de tout le matériel constituant notre flotte aérienne, qu'il s'agisse d'appareils plus lourds ou plus légers que l'air.

L'AÉROSTATION. — Nous serons brefs en ce qui concerne notre flotte de dirigeables. Elle est, peut-on dire, inexistante, constatation triste à faire dans la patrie du colonel Ch. Renard, mais qui s'impose; qui donc, en effet, oserait qualifier de flotte l'assemblage des quatre ou cinq ballons actuellement disponibles. Marchant à une vitesse ridiculement insuffisante, ne disposant d'aucun armement, ils seraient incapables de tenir l'atmosphère en présence des Dreadnoughts de l'air construits de l'autre côté du Rhin. On les fait évoluer, il est vrai, — quand le temps veut bien le permettre — au-dessus de Paris ou des environs, et l'on annonce pompeusement toutes leurs sorties dans les journaux; exhibitions et réclames malhonnêtes, oserons-nous dire, puisqu'elles trompent le public, en lui faisant prendre de simples joujoux pour des engins de guerre. La façon dont se sont comportés le « Dupuy de Lôme » et l'« adjudant Reau », aux manœuvres ne peut laisser aucun doute à cet égard.

Si nous manquons de dirigeables, empressons-nous d'ajouter que nous sommes, par contre, abondamment pourvus de pilotes pour les conduire. La liste des officiers qui, à ce titre, ont droit à une indemnité journalière, ne comporte pas moins de 28 noms, parmi lesquels ceux d'officiers de grade très élevé. C'est peut-être une compensation, nous ne la trouvons pas suffisante.

LES AÉROPLANES. — Nous négligerons aujourd'hui tout ce qui est relatif à l'état d'entretien des appareils existants, pour ne nous occuper que des modèles en service ou à créer. On voit, chaque jour augmenter le nombre des missions qui pourront être confiées aux aéroplanes, mais on s'aperçoit en même temps que ces missions diverses exigeront l'emploi d'appareils de types différents.

Dans les places, pour les liaisons, pour l'observation du tir de l'artillerie, le navigateur aérien, n'aura en général pas à sortir de la région occupée par les troupes amies, il ne courra pas d'autres risques que ceux assez grands encore — qui sont inhérents au mode de locomotion employé et les appareils actuels lui conviendront parfaitement.

Il n'en sera plus de même pour les reconnaissances exigeant des parcours plus ou moins longs dans la zone où manœuvre l'ennemi. Les expériences si méthodiquement dirigées à Toulon par le général Cassagnade, n'autorisent pas à mettre en doute la grande vulnérabilité des engins aériens. Elles ont démontré qu'un aéroplane, même en se maintenant à une hauteur de 1.000 mètres, ne peut que très difficilement échapper au tir soit du canon, soit de la mitrailleuse, soit du fusil. Nous avons, certes, tous admiré, aux manœuvres, l'endurance, la hardiesse et l'habileté de nos officiers aviateurs. Organisés, pour la première fois, vraiment militairement, ils ont été pour le commandement de très précieux auxiliaires et lui ont fourni des renseignements dont l'exactitude et la précision ont frappé tous ceux qui ont eu à les utiliser. Demandons-nous cependant, combien d'entre eux, malgré toutes les qualités dont ils ont fait preuve, auraient pu, avec les appareils qu'ils montaient, rapporter ces renseignements, s'il y avait eu des projectiles dans les canons, des balles dans les fusils. Bien peu assurément. L'on peut être assuré qu'un officier envoyé en reconnaissance chez l'ennemi, n'aura chance de remplir sa mission avec succès, que s'il dispose d'un appareil, non seulement rapide et capable d'assez longs parcours, mais encore blindé à l'épreuve de la balle du shrapnel et de celle du fusil.

Ces reconnaissances, l'ennemi, en raison même de l'intérêt qu'elles présentent, cherchera, par tous les moyens, à en empêcher l'exécution, et, sans qu'il soit besoin de préciser davantage, on entrevoit l'importance que prendra, dans une guerre future, la lutte aérienne, mettant aux prises les engins des deux armées. Mais il y a plus et l'on doit prévoir, dès maintenant, que ces engins aériens pourront, dans certaines circonstances particulières, exercer une action efficace contre les établissements de l'ennemi, contre les troupes à terre. Pour qu'ils soient en état d'affronter la lutte aérienne, et d'agir contre des objectifs terrestres, le blindage ne suffira plus, il faudra doter nos aéroplanes de propriétés offensives, d'un armement aussi puissant que possible. Cette nécessité d'avoir des avions armés est d'autant plus impérieuse pour la France qu'elle n'aura pas autre chose à opposer aux formidables navires aériens qui, dès le début de la guerre, franchiront la frontière.

Les considérations qui précèdent démontrent surabondamment, croyons-nous, qu'il est indispensable de faire entrer, désormais, dans la composition de notre flotte aérienne, à côté des modèles actuels, une forte proportion — et qui s'accroîtra de plus en plus — d'appareils blindés, d'appareils blindés et armés.

Qu'a-t-on fait pour satisfaire à cette nécessité? Rien ou à peu près rien.

L'établissement de Chalais-Meudon s'en tient toujours aux anciens modèles plus ou moins perfectionnés au point de vue des qualités aériennes; il les choisit, sans se préoccuper des buts à atteindre, des missions à remplir, et continue à faire preuve d'un engouement incompréhensible pour ceux de ces modèles qui réalisent les vitesses les plus faibles. Des appareils blindés, il semble ne s'en occuper qu'à son corps défendant et avec un scepticisme qui paralyse tous les efforts. Quant aux expériences prescrites en vue de développer les propriétés offensives de nos engins aériens, il vaut mieux n'en point parler.

Grâce à la manière de procéder, en honneur jusqu'à ce jour, nous possédons des appareils, aptes certainement au service intérieur des armées, si l'on peut ainsi dire, mais avec lesquels une reconnaissance chez l'ennemi courrait le plus grand risque d'être rapidement arrêtée.

On nous objectera, sans doute, qu'on accepterait

volontiers des aéroplanes blindés, mais qu'il n'en existe aucun ayant fait ses preuves. Peut-être ; mais la question a été étudiée, mais la solution du problème ne paraît pas introuvable ; l'étude de la question est déjà assez avancée et elle vaut la peine que les directeurs de notre aéronautique s'en préoccupent. C'est là leur vrai rôle. Qu'ils donnent à nos constructeurs un programme nettement établi, ils peuvent être sûrs que demain on leur proposera des appareils répondant aux conditions imposées. Point n'est besoin pour cela de recommencer la coûteuse cérémonie d'un concours de Reims, il est des moyens plus sûrs et plus efficaces d'encourager l'industrie. Si on l'avait bien voulu, notre flotte posséderait déjà des aéroplanes blindés, et doués en même temps de sérieuses qualités aériennes ; il faut donc que nous nous hâtions, si nous ne voulons nous laisser devancer encore une fois.

On sait où nous a conduit, en aérostation, l'abus des théories préconçues, la méconnaissance des besoins les plus évidents, et surtout l'exclusivisme d'une certaine chapelle. Nous nous sommes laissés enlever une supériorité que nous aurions dû maintenir à tout prix. Les mêmes errements, si l'on n'y mettait un terme, nous conduiraient infailliblement, au même résultat en ce qui concerne l'aviation.

On se préoccupe beaucoup, en ce moment, des mesures qui s'imposent à nous, en présence des formidables armements de l'Allemagne, et l'on cherche les moyens d'augmenter, à la fois, et l'effectif de nos unités et la valeur de notre matériel. Nul plus que nous n'est convaincu de la nécessité et de l'urgence de ces mesures. Ceux qui refuseraient les sacrifices d'argent, ou de toute autre nature, nécessaires pour mettre notre puissance militaire au niveau de celle de nos voisins seraient, certes, bien coupables. Mais il est un domaine où, grâce à nos incomparables pilotes, nous avons, jusqu'à présent, possède une supériorité incontestable. Nous priver d'un si précieux élément de succès en ne donnant pas, à nos aviateurs, des appareils leur permettant d'utiliser toute leur habileté, serait une criminelle folie!

COMMANDANT SPILLEUX.

Poignée de nouvelles.

— Marc Pourpe a effectué, au-dessus de Saïgon, des vols qui impressionnèrent fortement les Annamites ; il a également accompli le raid Saïgon-cap Saint-Jacques et retour.

— Le comte Ulrich Birch, aviateur danois, a l'intention d'accompagner le capitaine Amundsen, lors de sa prochaine expédition dans l'Antarctique.

— La Coupe Gordon-Bennett d'aviation se disputera le 27 septembre, à l'aérodrome de Champagne, sur un circuit fermé d'au moins 5 kilomètres, la distance à couvrir sera de 200 kilomètres ; les escales seront permises, mais les changements d'appareils interdits.

AUTOMOBILE

Le record de l'heure

Les stades de l'heure en automobile

LA progression de la vitesse en automobile a longtemps passionné la foule. Aujourd'hui, elle l'intéresse moins, mais de temps à autre quelque date éclatante s'inscrit encore au calendrier.

Tels les 100 milles (160 kilom. 532) dans l'heure qu'une voiture anglaise, pilotée par l'anglais Lambert, vient d'effectuer en moins d'une heure sur la piste de l'autodrome de Brooklands.

Il est curieux de faire un peu l'histoire de ce record de l'heure en automobile.

En 1894, nous n'avons qu'une épreuve, Paris-Rouen, qui est gagnée par Panhard et Peugeot, avec des voitures à essence ; mais sur une heure, la voiture la plus rapide, de Paris à Mantes, est la voiture à vapeur de Dion-Bouton, que pilote M. Bouton. Elle abat, au minimum, ses 25 kilomètres dans ses 60 minutes! Ne riez pas! C'est l'année où, dans le catalogue de Panhard et Levassor, on peut lire : « Nos voitures ont également une quatrième vitesse, qui atteint 24 kilomètres à l'heure. Mais nous ne saurions trop recommander de ne point s'en servir, à moins d'être tout à fait expérimenté. »

En 1895, dans Paris-Bordeaux, triomphe des moteurs à explosion. Cependant la vapeur est encore un peu plus rapide sur une heure. La voiture de Chasseloup-Laubat fait entre 28 et 29.

Mais, en 1896, apparition d'un engin rapide avec moteur à explosion. C'est la légère voiturette Léon Bollée qui, pendant près de trois ans, va garder le record de l'heure. Elle a 6 chx environ, avec un seul cylindre horizontal, en 1896 et 1897, mais de 1897 à 1898, elle va prendre deux cylindres. Ce petit tricycle à deux roues avant, une roue arrière, est la reine de la vitesse.

En 1896, dans l'étape Paris-Auxerre, de Paris-Marseille-Paris, Léon Bollée dépasse les 30 à l'heure, il atteint environ 36 kilomètres. Toutefois, ce n'est qu'en 1897 qu'on dépassera les 40 à l'heure. C'est Jamin, un ami de Bollée, qui, dans Paris-Dieppe et Paris-Trouville, mit cet exploit à son actif. 40 à l'heure dans une, et 44 dans l'autre.

P. LAMBERT FÉLICITÉ APRÈS SON RECORD

En 1898. Léon Bollée, sur la route d'Etampes à Chartres et retour, couvre les 100 kilomètres en moins de deux heures. Il passe le 50 à l'heure et nous déclare, en descendant de voiture, que c'est à peu près la limite de la vitesse possible.

Peugeot sort un deux-cylindre monstre, la fameuse voiture de Lemaître, et sur la route de Pau-Bayonne-Pau, Lemaître dépasse les 54 de moyenne, pendant plus de deux heures. Mais c'est le chant du cygne des deux-cylindres horizontaux, et les quatre-cylindres verticaux, 10 et 16 chx, Panhard et Levassor arrivent enfin aux 60 kilomètres dans l'heure,

C'est l'année 1899 qui marque le premier 60 dans l'heure. On n'en reste pas là. Dans le circuit de Pau, en 1900, avec sa même voiture, R. de Knyff atteint 66 à l'heure de moyenne. Mais la voiture de l'année est la 24 chx Mors de Levegh. Officiellement, dans Paris-Toulouse, elle dépasse les 72 de moyenne. Enfin de saison, Jenatzy, sur un bolide, atteint 78 de moyenne, à Salon.

Le 80 à l'heure ne tarde pas. Fournier, sur Mors, dépasse les 85 de moyenne de Paris à Bordeaux. La voiture fait 102 sur le kilomètre et très souvent, sur cette voiture, qui gagne aussi Paris-Berlin, nous avons dépassé 90 kilomètres dans l'heure.

Le 90, il faut attendre 1902 pour l'atteindre officiellement : R. de Knyff, Pierre de Crawhez, dépassent les 90, et Crawhez atteint 95 à l'heure, avec la Panhard Paris-Vienne.

Maintenant, la progression sera très lente.

Comment, direz-vous, en 1908, sur Paris-Bordeaux, Gabriel, avec une Mors, dépasse le 100 à l'heure. Il le dépasse même officiellement sur tout le parcours — 105 de moyenne — mais il est à noter qu'on oublia de retrancher de la distance totale le nombre de kilomètres neutralisés dans les villes, alors qu'on retranchait le temps.

Le glorieux Théry sur la voiture Brasier du Taunus atteignit officiellement 102 à l'heure sur plusieurs tours du Circuit de l'Argonne.

Ici, d'ailleurs, nous marquons une date. La Brasier de 1904 est la première voiture moderne, c'est-à-dire la première qui ait un moteur à rendement élevé. Jusque-là, pour augmenter la vitesse, on augmente la puissance, et pour augmenter la puissance on augmente les dimensions du moteur. La Brasier de 1904 est théoriquement l'une des moins puissantes; c'est elle qui a le moteur le plus petit et c'est pourtant la plus rapide. Nous sommes aujourd'hui familiarisés avec cette anomalie apparente.

Nous montons lentement, trouvons d'abord un chiffre qui a cours et qui est faux, les 470 kilomètres en 3 h. 12 du premier Circuit de Brescia en 1904. A la Sarthe, en 1906 Szisz sur sa Renault atteint le 110 dans l'heure; dès lors, chaque année, on va osciller entre 110 et 120. Le record reste à Bruce Brown (154 kilomètres en 1 h. 16 m. 19 s. contre 1 h. 16 m. 32 s. à Boillot), soit 121 kil. à l'heure.

C'est la fin de l'histoire de la route. Sur l'autodrome de Brooklands, les records ont commencé. Edge, en 1908, atteint 112 à l'heure, puis Thomas toujours sur Napier couvre 100 milles en 1 h. 6, soit 145 kilomètres à l'heure en 1909 : Hemery sur Lorraine-Dietrich atteint 156 kilomètres 700 dans les soixante minutes, lors de son record de six heures et enfin, ces jours derniers, Percy Lambert arrivait à 165 kilomètres 760 ! Cette fois il s'agit d'une petite voiture. On appelle ce type une 25 chx (sic) Il est vrai que le service des mines tenait la Peugeot de Boillot pour une 28 chx.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— C'est aujourd'hui 1er mars, à 6 heures du soir, que sera la clôture des engagements à droit double, pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France

— Grahame White vient d'être frappé d'une amende de 575 francs et s'est vu retirer son permis de conduire pendant 3 mois pour excès de vitesse répétés en automobile. Quant à Moorhouse, il en a pour 5 ans, avant de conduire, pour avoir écrasé un charretier.

AÉRONAUTIQUE

Le Salon de Londres

Les efforts de l'industrie anglaise.

BIEN qu'elle ne puisse soutenir la comparaison, comme importance, avec les expositions aéronautiques tenues au Grand Palais, l'Exposition internationale aéronautique de l'Olympia de Londres présentait un grand interet en ce sens qu'elle était la première exposition exclusivement aéronautique organisée en Angleterre depuis que l'aviation est devenue un sport pratique. Le mot « international » doit etre pris dans un sens quelque peu restreint, car sur 24 appareils exposés, 20 avaient été fabriqués en Angleterre, y compris les Breguet, M. Farman, H. Farman et Deperdussin. La France était représentée par : un biplan Caudron, un monoplan Caudron, un monoplan Blériot, un monoplan Deperdussin et un hydro-aéroplane Nieuport.

De tous les moteurs dont étaient munis les aéroplanes exposés à l'Olympia, un seul était anglais, le 60 chx Wolseley, du biplan Vickers. Sur les 23 autres moteurs, il y avait 13 Gnôme, 3 Renault, 4 Anzani et 3 Austro-Daimler.

Parmi les moteurs exposés dans les stands environnants, beaucoup étaient de fabrication anglaise notamment les Green, A B. C., N. A. G. et une nouveauté, le « Hart ». On y voyait aussi le moteur Benz, vainqueur du prix de 50.000 marks du Kaiser, des Clerget rotatifs et fixes, des Gnôme, Daimler, Anzani, Renault, Salmson, etc.

Une preuve de l'intérêt que le gouvernement britannique porte maintenant aux choses de l'aéronautique, c'est que le War Office avait prêté deux appareils à l'exposition. Ce fait est significatif ! Le War Office exposait le dirigeable : « Delta » et un biplan du type « B. E. 2 », de la Manufacture Royale, qui a pris part aux épreuves du concours militaire.

Le « Delta » est un dirigeable du type non rigide, cubant 4.700 mètres et déplaçant 6.400 kilogs. Il porte un équipage de 6 hommes ; il est actionné par deux moteurs à circulation d'eau 100 chx à 6 cylindres, de construction anglaise et porte un moteur distinct pour la télégraphie sans fil.

Le biplan « B. E. 2 » est actionné par un moteur Renault placé à l'avant et une hélice à quatre pales. Cet appareil détient le record anglais de l'altitude, avec passager, lequel est de 3.200 mètres.

Parmi les hydro-aéroplanes anglais, il y a des appareils intéressants. L'un d'eux, dont les plans sont dus à M. Howard Wright, offre plusieurs traits caractéristiques. Les plans principaux sont incurvés et leurs extrémités se terminent sous un angle d'incidence négatif. M. Wright a adopté quelques-unes des dernières formules de M. Eiffel et a obtenu une section plane avec laquelle, affirme-t-il, le centre de pression se déplace très peu sous des angles d'incidence très différents. Grâce à cela, et en réglant son moteur Gnome 160 chx, il a obtenu une série de vitesses variant entre un minimum de 50 kilomètres et un maximum de 100 kilomètres à l'heure.

L'hydro-aéroplane Short est l'appareil sur lequel s'exercent les pilotes du « Royal Flying Corps ». L'appareil exposé est une des dernières productions; il a fait ses preuves en tenant la mer par un gros temps pendant plusieurs heures sans avarie. Sa vitesse est d'environ 106 kilomètres à l'heure. Son fuselage repose sur des flotteurs à catamaran, et il y a de petits flotteurs aux extrémités des ailes et à la queue. Les montants du fuselage et des plans sont en acier, toutes les nervures sont en acier, mais les plans principaux et le fuselage sont en bois.

Le nouveau biplan Grahame-White présente cette particularité que le moteur est en avant, mais l'hélice derrière les plans principaux.

L'hélice est mue au moyen d'un axe et d'une chaîne. La nacelle est située entre les deux plans ; elle porte les passagers, le pilote, et, à l'avant, une mitrailleuse.

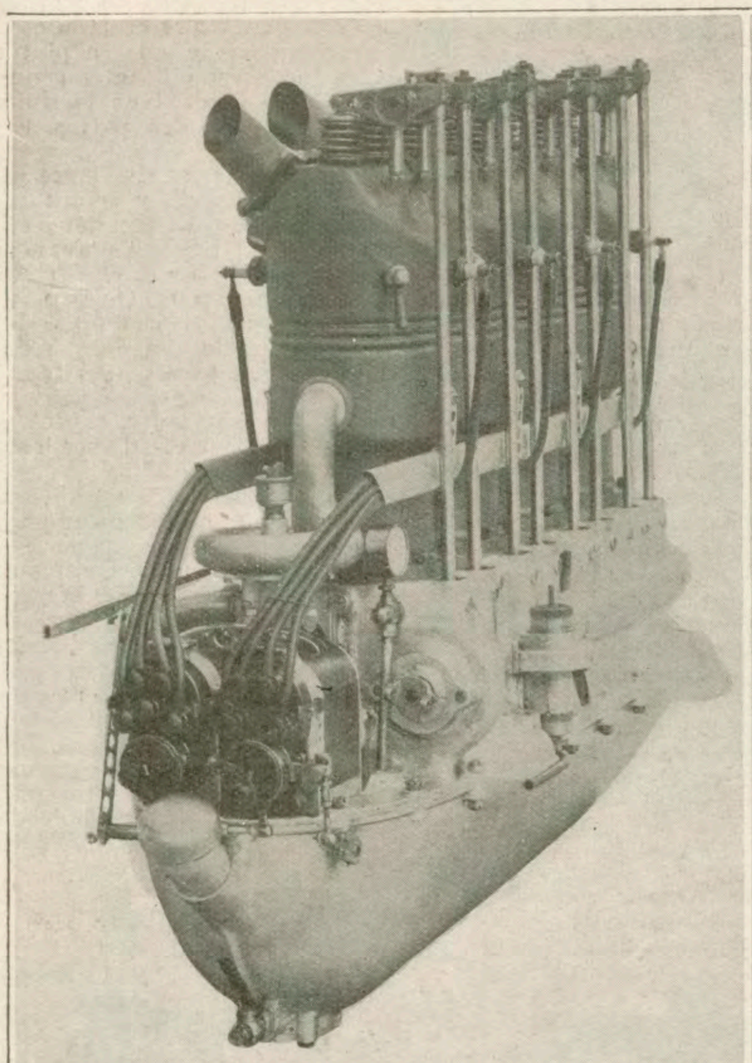
Le nouveau biplan Sopwith est également un appareil intéressant ; il a un fuselage analogue à celui des Nieuport et des sièges pour 3 personnes.

Il semble qu'aucun constructeur anglais n'essaie de construire des appareils de course à grandes vitesses; les qualités qu'ils semblent rechercher sont la solidité et l'endurance.

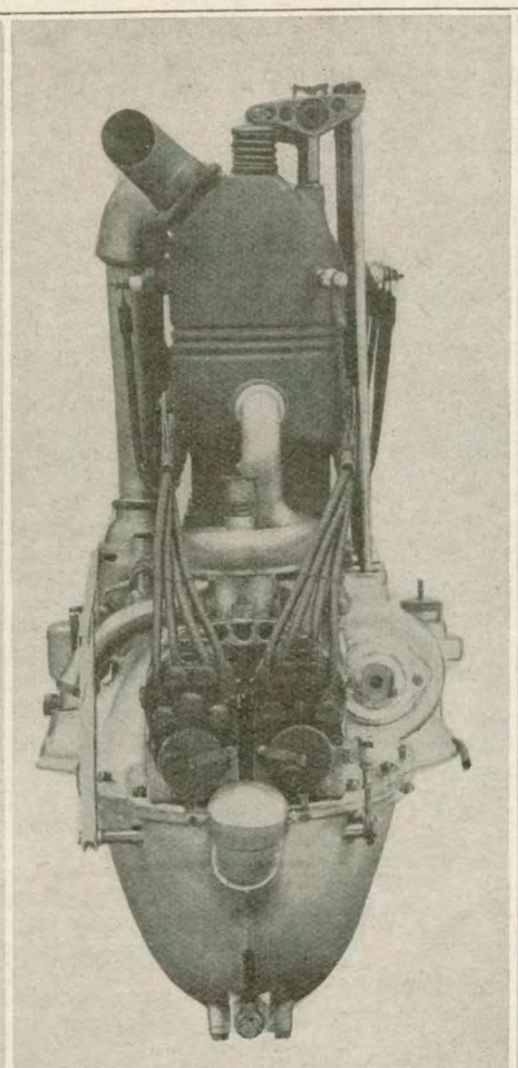
Le roi a accordé son patronage à l'Exposition et l'a visitée avant son ouverture au public. On estime ici, dans les cercles bien informés, que les dépenses du gouvernement pour l'Aéronautique s'élèveront, pour l'année à venir, à plus de 25.000.000 de francs. Il importe de noter qu'en dehors de la maison Vickers, une des plus grandes maisons de matériel de guerre anglaises, trois autres grands constructeurs, fabricants de canons, constructeurs de navires, etc., ont créé dans leurs usines une section aéronautique.

CHARLES C. TURNER.

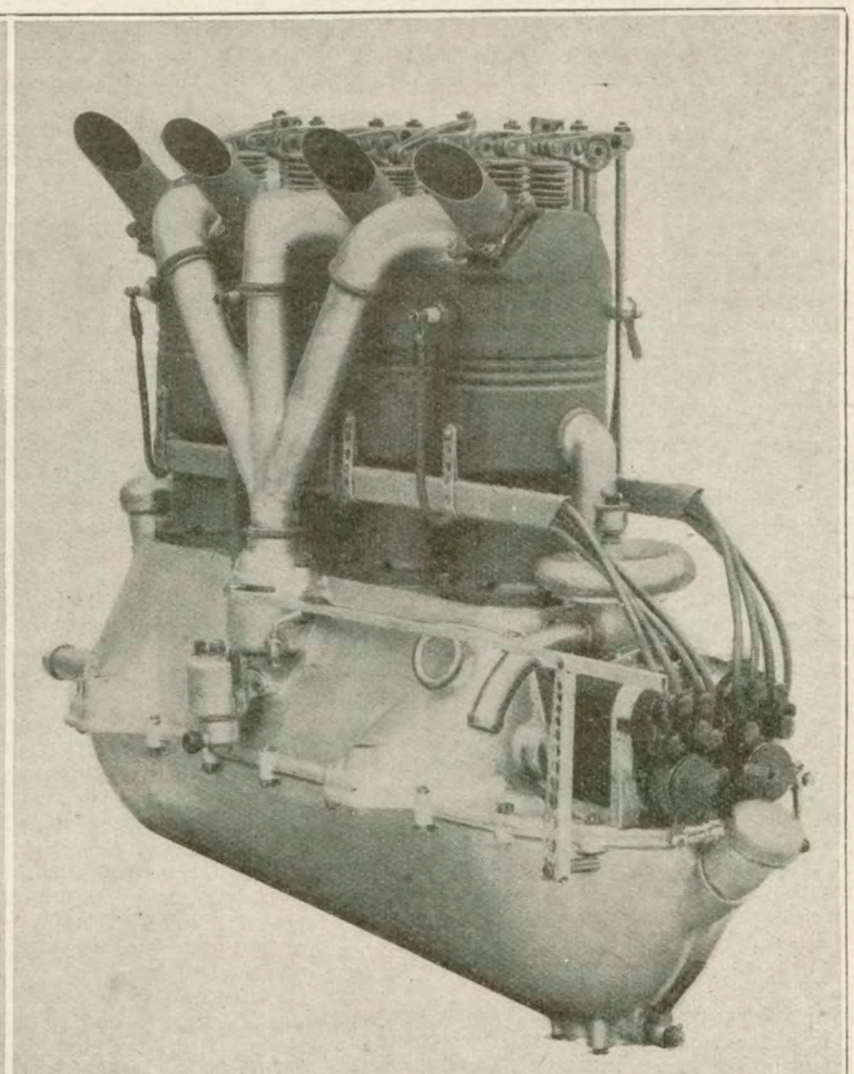
LE MOTEUR D'AVIATION 100 H P BENZ



LES SOUPAPES ET LEURS COMMANDES
Le moteur d'aviation Benz, à circulation d'eau, est un 4-cylindres de 130 d'alésage et de 180 de course ; sa puissance est de 103 H P à un régime de 1.290 tours.



LES DEUX MAGNÊTOS
Les pièces délicates, susceptibles d'être cause d'un arrêt du moteur, sont prévues en double.



LA TUYAUTERIE D'ASPIRATION ET LE CARBURATEUR
La tuyauterie est réduite au minimum, le carburateur est réuni au carter du moteur ; il est conçu pour permettre d'obtenir une très faible consommation d'essence.

Le moteur d'aviation Benz 100 HP est un moteur à 4 cylindres, à refroidissement par eau, de 130 millimètres d'alésage, 180 millimètres de course ; sa puissance est d'environ 100 HP, de 1.250 à 1.300 tours à la minute. Le régime peut-être élevé, sans inconvénient pour le moteur, à environ 1.350-1.380 tours à la minute. Lors de l'essai de durée au frein, pendant le concours pour le prix de l'Empereur, la puissance moyenne du moteur a été de 103 HP à 1.290 tours à la minute.

En construisant le moteur, on s'est attaché tout particulièrement à obtenir une régularité de fonctionnement absolue ; toutes les pièces du moteur sont construites en matériel de meilleure qualité, vérifiées avec les soins les plus minutieux.

Les pièces délicates qui pourraient devenir la cause d'un arrêt du moteur, sont autant que possible prévues en double. Les soupapes sont placées à côté l'une de l'autre, au milieu de la culasse, dans le sens vertical ; elles sont commandées par des poussoirs mis en mouvement eux-mêmes par l'arbre à cames qui se trouve d'un côté du moteur ; ce dernier est mû par des engrenages coniques contenus dans le carter du vilebrequin ; ce dernier est guidé par 5 paliers ; 2 magnétos ainsi que la pompe à eau sont commandées en même temps par des pignons intermédiaires qui s'engrènent sur la distribution.

A part le tuyau d'admission, il n'y a absolument aucune autre tuyauterie en dehors de ce moteur. La pompe à eau, qui est une pompe centrifuge, est raccordée avec un coude de tuyauterie très court, fondu d'une seule pièce avec le carter de la pompe et est en communication avec le dernier cylindre.

L'eau de refroidissement circule dans les quatre cylindres suivant leur ordre. La chemise de refroidissement est pourvue, du côté opposé des cylindres, de deux ouvertures superposées pour chacun d'eux, rendues étanches au moyen de joints en caoutchouc fortement compressés.

Les deux magnétos commandées par des engrenages séparés, sont pourvues de fils électriques d'une disposition extrêmement simple et facile à surveiller, qui aboutit à 2 bougies pour 4 cylindres placés vis-à-vis l'un de l'autre, c'est-à-dire de chaque côté.

La pompe de circulation d'huile et la pompe d'huile fraîche ont chacune leur commande séparée, chacune de ces deux pompes mène l'huile par des conduits spéciaux aux paliers principaux et aux manetons par les vilebrequins. Ces derniers sont pourvus d'huile, en outre, par des cuillères qui recueillent le lubrifiant venant des paliers principaux ; chacune de ces deux pompes suffit pour conduire au moteur une quantité suffisante d'huile pour assurer la marche pendant un assez long laps de temps.

Contrairement à l'ordinaire, on n'a rien à craindre dans le cas où un ressort de soupape viendrait à se casser ; en effet, chaque soupape est pourvue de deux ressorts autour du même axe.

On a renoncé, volontairement, à obtenir une plus grande légèreté du moteur ; c'est pourquoi les cylindres ne sont pas en acier, mais en fonte grise spéciale, d'une qualité toute particulière ; la fonte est moins sujette que l'acier aux déformations et elle résiste mieux aux grippages des pistons. La chemise de refroidissement des cylindres est en tôle d'acier soudée à l'autogène.

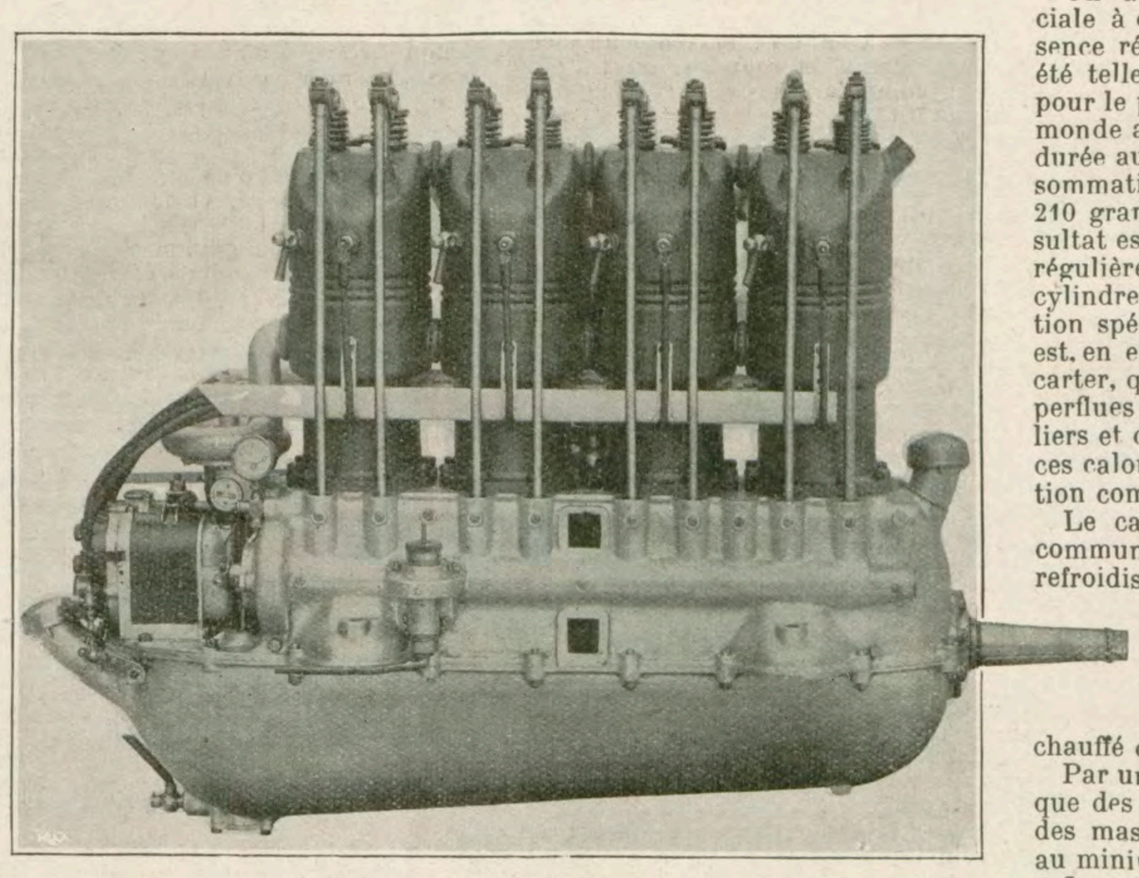
On a attaché une importance spéciale à obtenir une consommation d'essence réduite ; cette consommation a été tellement minime lors du concours pour le prix de l'Empereur que tout le monde a été étonné ; lors de l'essai de durée au frein, on a compté une consommation d'essence de moins de 210 grammes par cheval-heure ; ce résultat est dû, en partie, à la répartition régulière et favorable du gaz dans les cylindres, mais surtout à la construction spéciale du carburateur, celui-ci est, en effet, réuni de telle manière au carter, qu'il lui enlève les calories superflues et nuisibles provenant des paliers et du graissage, et qu'il profite de ces calories pour obtenir une gazéification complète de l'essence.

Le carburateur est, en outre, en communication avec la chemise de refroidissement d'un des cylindres et avec la pompe centrifuge. L'eau chaude qu'il réchauffe protège contre la glace ; à partir de l'endroit ou la gazéification est achevée, le gaz n'est plus réchauffé d'aucune manière.

Par un équilibre statique et dynamique des pièces en mouvement, l'effort des masses en mouvement est réduit au minimum.

Le poids du moteur avec sa tuyauterie, son armature, avec 2 magnétos, 2 jeux de bougies et les fils qu'il comporte, s'élève environ à 158 kilogrammes.

FRANK MAPER.



LE MOTEUR BENZ VU DE COTÉ
Ce moteur est le lauréat du prix de 50,000 marks offert par l'empereur d'Allemagne au meilleur moteur d'aviation ; il ne pèse que 158 kilogrammes avec ses deux magnétos, ses deux jeux de bougies, la tuyauterie et les fils d'allumage.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

LES HYDROPLANES A PERSIENNES

A propos des hydro-aéroplanes et des hydroplanes, j'ai souvent vu ce mot sans en comprendre la signification exacte : les coques à persiennes.

Qu'est-ce que cela peut bien être? Et comment ces persiennes fonctionnent-elles?

L. DE LA T.,
Grenoble.

Les persiennes dont il s'agit ont un rapport assez lointain avec leurs homonymes employées dans le bâtiment. Comme elles, elles sont formées de lames étroites et minces; mais la similitude s'arrête là.

Les sustentateurs en persiennes sont l'œuvre de l'ingénieur Forlanini et ont pour but de permettre le déjaugeage ou émersion progressive, d'un corps se déplaçant à la surface de l'eau. Ils se composent d'un certain nombre de lames de persiennes, inclinées sur l'horizontale d'une façon convenable, et fixées de part et d'autre de la coque à soutenir. Leur plus petite dimension est parrallèle à la marche de l'hydro ou hydro-aéroplane.

Ausiitôt que la vitesse atteint une certaine valeur, les premières lames émergent, et, au fur et à mesure qu'elle s'accroît, les autres lames suivent le mouvement, jusqu'à ce que l'ensemble repose sur les lames intérieures.

Ce dispositif est d'un très gros intérêt, en ce qu'il permet de réduire notablement les résistances en vol. Il est à présumer que la fusion des persiennes avec le fuselage coque donnera, dans l'avenir, les meilleurs résultats.

D'ailleurs, les expériences de Forlanini, effectuées dès 1905 ou 1906, furent des plus concluantes : son hydroplane, du poids de 1.600 kilos, était soulevé à plus de 50 centimètres au-dessus de l'eau à la vitesse de 72 kilomètres à l'heure, et la surface des persiennes immergées ne dépassait pas 15 décimètres carrés! La pression supportée par les persiennes immergées s'élevait donc à près de 11.000 kilogrammes par mètre carré!

DES RINGS SANS POTEAUX

Je suis un assidu des combats de boxe et j'ai, comme tel, assisté à de nombreux incidents; C'est ainsi que j'ai vu très souvent les boxeurs projetés sur les cordes ou sur les poteaux qui soutiennent celles-ci. Dans le premier cas, ils ne se faisaient jamais de mal, mais dans l'autre ils récoltaient toujours certaines contusions malgré tout rembourrage. D'ailleurs, en province, on ne s'embarrasse pas de semblables précautions : quatre poteaux plantés sur le ring, de la corde et tout est dit.

Ne pourrait-on pas remédier à cela et prohiber tout ce qui peut blesser les boxeurs, déjà si exposés.

AUGUSTE VANDENPLAS,
Tourcoing.

Ces observations nous paraissent tout à fait justifiées. Il est en effet à souhaiter que la Fédération Française des Sociétés de Boxe intervienne pour réglementer les installations, le côté matériel des combats de Boxe, surtout en province. Si le knock-out n'est pas dangereux par lui-même, il peut le devenir si le boxeur frappé choit sur un ring mal établi, contre un poteau, ou est projeté au-delà des cordes...

Il existe à Paris, des installations-types, celles du Wonderland français par exemple, où le ring est établi parfaitement, recouvert d'une toile bien tendue, et entouré de cordes maintenues par des câbles tirés par des poteaux placés à distance.

Ce système présente le maximum de sécurité et devrait être imposé partout. Nous ne voyons aucune raison contraire : le prix de revient n'est guère élevé et l'installation en est facile.

En somme, M. Vandenplas demande la prohibition des poteaux; nous ajouterons celle des planchers non recouverts, propres à provoquer des chutes dangereuses; il réclame un nombre suffisant de rangées de cordes : tous ces souhaits sont dictés par de trop louables sentiments pour qu'il n'en soit pas tenu compte.

P. M.

J'avoue n'avoir jamais remarqué, nien province, ni à Paris, ces poteaux non rembourrés, qui, selon votre correspondant, délimitent certains rings provinciaux; ce mode d'organisation, est en effet extrêmement défectueux, et je ne vois pas un boxeur acculé ou projeté à terre, contre de pareils piquets se tirer à son avantage d'un si mauvais pas.

Actuellement, s'il n'existe pas de réglementation officielle de la question, — les Règles du marquis de Queensburry étant muettes sur le point qui nous intéresse, — du moins, les organisateurs tant sont peu scrupuleux, ont-ils depuis longtemps trouvé des solutions pratiques que l'on peut ainsi résumer :

1° Ancien procédé, encore en usage sur quelques rings et en particulier au National Sporting Club de Londres : coins marqués par 4 poteaux en bois bien rembourrés;

2° Procédé nouveau, en usage actuellement sur presque tous les rings, (au Cirque de Paris par exemple) : Piquets ou cordages perpendiculaires disposés à une certaine distance des 4 coins et reliés aux cordes du ring par des cordes fortement tendues : (voir *Vie au Grand Air* du 13 février 1913; p. 117).

Cette deuxième méthode est à peu près parfaite, les cordes du ring étant aussi élastiques aux 4 coins que sur les côtés, et les risques de contusion nuls; on ne peut en dire autant du premier procédé, car il faut toujours envisager le cas fortuit de la tête portant au cours d'une chute sur le piquet matelassé.

Lors des premiers matches de boxe en France, on a même vu les cordes soutenues par HUIT poteaux, ce qui était évidemment exagéré. (Voir *Vie au Grand Air* du 11 janvier 1908, match Jack Scales-Sam Mac Vea).

D'ailleurs sur ce point de l'organisation du ring, je conseille à vos lecteurs de consulter l'article 1er des Règlements de Boxe de « la Fédération Française de Boxe professionnelle ».

JACQUES IMBAULT,
Orléans.

LES CHASSIS ACTUELS SONT TROP SURBAISSÉS

Il s'est accompli, depuis les débuts de l'automobile, une évolution très marquée dans la position relative de la carrosserie et des organes du moteur par rapport aux bâtis.

On a exagéré, et l'on est tellement loin aujourd'hui des araignées haut sur pattes de jadis, que, tout récemment, une auto à bord de laquelle j'avais pris place s'est bloquée sur un butoir de grand'porte et n'a pu être sortie qu'à l'aide de forts chevaux, Elle a laissé sa plaque de tôle du fond dans l'aventure et son volant a été faussé,

Ne croyez-vous pas qu'il y aurait lieu de réagir ?

LADISLAS BOLESKI,
Cannes.

Point n'est besoin de formules ou de calculs compliqués pour faire comprendre tout l'intérêt que présente, pour une voiture automobile, l'abaissement du centre de gravité. La voiture, suivant l'expression consacrée, et combien exacte « tient mieux la route », c'est-à-dire chasse moins dans les virages et ne tend pas autant à se renverser que les voitures « haut sur pattes » de jadis, qu'un épaulement de route un peu prononcé, qu'une incursion involontaire sur un accotement, une butte de terre, etc., culbutait fort proprement sur le côté.

Cette notion de « meilleure tenue » de la route n'a pas à être expliquée; elle se « sent », se « voit » au premier coup d'œil.

Il est cependant des cas où l'abaissement des châssis doit être limité, non pas en prévision d'accidents fortuits et rares, comme celui auquel assista M. Boleski; mais suivant les nécessités de la circulation en général. C'est ainsi que les voitures américaines ne peuvent être surbaissées autant que les nôtres, en raison de l'état défectueux des routes d'Amérique, où nos jolies voitures, si plaisantes à l'œil, auraient tôt fait de laisser leurs organes intérieurs, y compris tôle-carter et volant.

Bien entendu, il ne convient pas d'exagérer le surbaissement : en France aussi, il y a de mauvaises routes, mais vraiment, on ne peut sérieusement opposer, aux avantages du châssis surbaissé raisonnablement, l'éventualité, d'un pavé malencontreusement abandonné sur le chemin, ou d'un butoir par trop volumineux.

Conclusions : Les châssis bas sont parfaits, à condition que le conducteur ne veuille pas se livrer aux joies du steeple.

L. GUÉRIN,
Amiens,

POURQUOI NE FAIT-ON PAS DES PNEUS EN TRESSES D'ACIER?

Pour tous les sportsmen qui roulent à bicyclette, à motocyclette ou en automobile, l'ennemi est la crevaison, source de déboires et qui gâte les plus belles randonnées.

Comment n'a-t-on pas déjà songé à insérer dans les pneus des lames d'acier ou des tresses d'acier, ou cher ché des procédés analogues?

Je ne vois pas de bien grosse objection à ce faire et vous devriez le proposer. Cela rendrait service à bien des gens.

H. DUVERGIER,
Le Havre.

Contrairement à l'opinion de M. Duvergier, un assez grand nombre de bandages garnis de pièces métalliques ont été essayés depuis une dizaine d'années et la plupart ont dû être abandonnés pour des raisons identiques et toujours les mêmes.

Dans certains systèmes, les pièces métalliques ne faisaient pas suffisamment corps avec l'armature de l'enveloppe et tendaient à déchiqueter celle-ci; le remède était alors pire que le mal. Dans d'autres, la liaison des lamelles avec l'armature était plus parfaite, mais l'ensemble manquait de souplesse et chauffait terriblement par suite du frottement des lamelles entre elles. Dans quelques-uns une ou plusieurs tresses d'acier étaient insérées dans l'epaisseur du croissant, mais on ne peut jamais arriver à concilier ces deux difficultés : rendre l'armature métallique étroitement solidaire de l'ensemble, tout en conservant la même élasticité. En effet, pour que la tresse reste suffisamment élastique, elle ne doit pas être de droit fil, mais de fil biais, pour pouvoir se déformer constamment; or ces déformations produisent des décollements qui nuisent rapidement à la solidité de l'enveloppe.

En somme, le seul procédé qui ait pu subsister est celui employant les rivets. Cela chauffe bien encore un peu, mais c'est en somme acceptable faute de mieux.

L'emploi des plaques, lamelles ou tresses métalliques n'est donc pas une idée neuve, bien au contraire, et elle n'a été rejetée qu'après de multiples essais infructueux.

Mais ceci ne veut pas dire qu'on n'y reviendra pas.

UN CHAUFFEUR.

GUIDON RELEVÉ OU GUIDON DE COURSE.

J'ai fait un pari avec plusieurs de mes camarades du club et je vous prie de vouloir bien dire qui d'eux, ou de moi, a raison?

Voici : Je prétends que la direction d'une bicyclette à guidon relevé est plus douce que celle d'une bicyclette à guidon rabattu vers le bas à la Gougoltz ou en chapeau de gendarme,

D. MARTIN,
rue de Vaugirard, Paris

Vous avez gagné votre pari.

Il est en effet exact que la direction d'une bicyclette est plus douce avec un guidon relevé qu'avec un guidon de course. La raison en est toute simple.

Le guidon relevé oblige le cycliste à se tenir droit sur la selle ou tout au moins très peu incliné vers l'avant. Une très faible partie du poids du corps repose alors sur le guidon, et facilite la manœuvre de celui-ci.

Au contraire, le guidon chapeau de gendarme ou « Gougoltz » étant incurvé vers le sol, le cycliste est forcé de se pencher fortement, et par conséquent de faire reposer une notable partie de son poids sur le guidon, rendant la manœuvre de celui-ci moins douce en raison, non seulement du poids appliqué, mais encore de la gêne apportée aux mouvements des bras par le fait que ceux-ci servent de support à la partie antérieure du corps.

Par ailleurs le guidon cintré possède des avantages pour la course que ne peut avoir le guidon relevé; mais ceci ne répond pas à votre question.

H. M.

LE SKI EST-IL UN PATIN LONG?

Permettez à de jeunes lecteurs de vous demander quelques renseignement.

Voici, nous discutons depuis un mois sur les patins à glace et les skis, et les souliers à neige et comme nous ne connaissons que les premiers pour en avoir usé, nous ne pouvons pas arriver à nous mettre d'accord.

Les skis sont-ils des patins longs? Le pied y est-il attaché de la pointe au talon comme sur les patins? Qu'entend-on par « soulier à neige » ?

QUATRE POTACHES.

Non, jeunes gens, le ski n'est pas un patin long! oh, mais pas du tout!

Le patin fait corps avec la chaussure, et peut suivre tous ses mouvements. Le ski, au contraire doit toujours rester en contact avec le sol, ou plutôt la neige, et le pied n'y est retenu que par l'extrémité. Saisissez bien la différence : on marche *avec* des patins, on marche *sur* les skis.

La longueur des skis est d'ailleurs un obstacle a ce que les pieds y soient attachés de la pointe au talon; dans ces conditions, il serait impossible d'avancer et mieux vaudrait se laisser glisser sur le séant; cela irait plus vite. On se porte alternativement sur l'un ou l'autre des skis, ce qui nécessite le pliage du pied, puisqu'on ne peut songer à ployer le ski lui-même.

Mais si vous êtes patineurs, consolez-vous, vous ferez rapidement d'excellents skieurs...

Quant au « soulier à neige » qu'il ne faut pas confondre avec les prosaïques « snow-boots », chers aux personnes frileuses, ce sont tout bonnement des « raquettes », utilisées à peu près comme les skis. Leur nom est une image assez fidèle de leur forme : elles ressemblent à des raquettes de tennis de grandes dimensions, dont on aurait fortement raccourci la queue. Au contraire du ski, le pied y est attaché entièrement et l'on doit marcher sur la neige, sans chercher cependant à lever les pieds outre mesure.

Il serait d'ailleurs plutôt difficile de faire des pointes avec les skis ou des croix de malte avec des raquettes.

QUESTIONS NOUVELLES

LA POSITION DES PASSAGERS DANS LES BIPLACES

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez me renseigner sur les questions suivantes relatives aux biplaces monoplans : vaut-il mieux :

Avoir les 2 sièges côte à côte comme dans le Blériot XI-2.

Avoir le siège du passager loin derrière ou devant celui du pilote comme le dernier Blériot, le Deperdussin, le Rep, etc.

Les appareils volent-ils aussi bien et sans plus de danger, s'ils emportent un passager que s'ils n'en emportent pas?

A. LOIRE,
Marseille.

LEQUEL ACHETER ?

Comme la belle saison va bientôt venir; j'ai décidé d'acheter un bateau, un deux de promenade pour préciser. Or, on me propose deux modèles d'occasion, l'un d'une seule pièce et l'autre à clins.

Quel est le meilleur, à votre avis?

ALBERT FLUON,
rue d'Auteuil, Paris.

COMMENT EMPÊCHER LES PETITS HYDRO-AÉROPLANES DE PIQUER ?

Avec un de mes amis, futur aviateur comme moi, j'ai construit un modèle d'hydro au 10e. Au repos notre hydro flotte très bien; mais dès que nous mettons l'hélice en mouvement (elle est mue par un petit moteur Fieux) tout pique de l'avant.

Nous avons modifié la position de l'hélice d'avant en arrière, nous avons reculé un peu les flotteurs, et cela plonge toujours de la même façon.

Voyez-vous un moyen d'éviter ce piquage qui interrompt nos essais.

AUGUSTE BLANC,
à Bordeaux.

COMMENT FAIRE DE LA BOXE DANS DE BONNES CONDITIONS

Je voudrais bien m'entraîner à la boxe tout seul; mais les appareils spéciaux que l'on voit dans les music-halls doivent coûter relativement cher et sont très encombrants.

Connaissez-vous quelque chose de pratique dans ce genre et d'un prix modique?

Vous rendrez, en me répondant favorablement, un signalé service à un très vieux lecteur.

JACQUES T,
avenue d'Eylau, Paris.

Nous répondrons à ces questions dans notre numéro du 15 mars.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

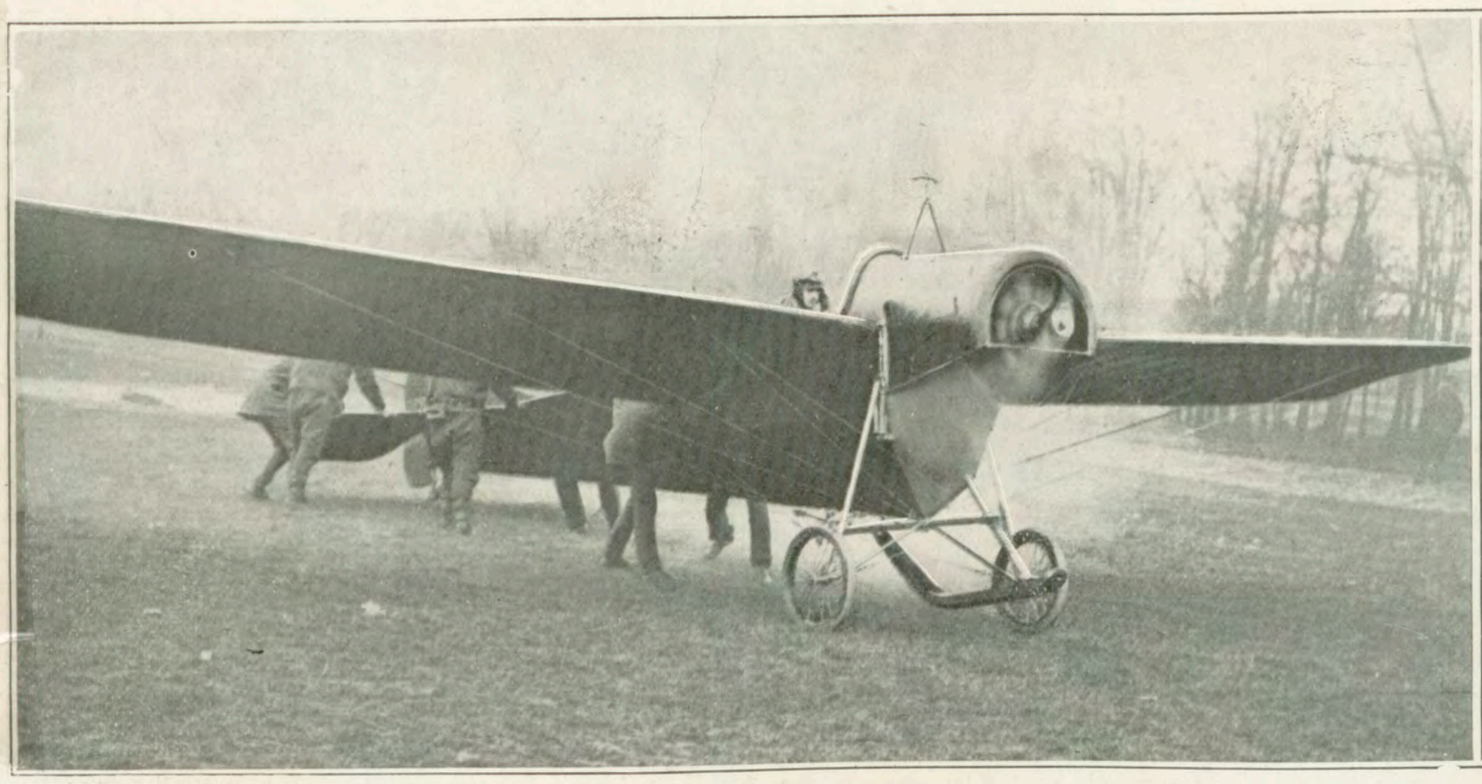
M E. CHAIX, *Romans.* — Nous transmettons votre lettre à notre collaborateur Paul Launay.

UN ABONNÉ FERVENT DES SPORTS D'HIVER. — Nous serions heureux de connaître votre nom et votre adresse.

V. HUBERT, *Neuilly-sur-Seine.* — Il y avait au dernier salon de l'automobile, une voiture établie selon ce principe.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser. Nous les prions de collaborer à cette rubrique en nous adressant eux-mêmes des réponses.

L'AVIATION EN SERBIE



AGAFONOFF PART DE NICH POUR BELGRADE

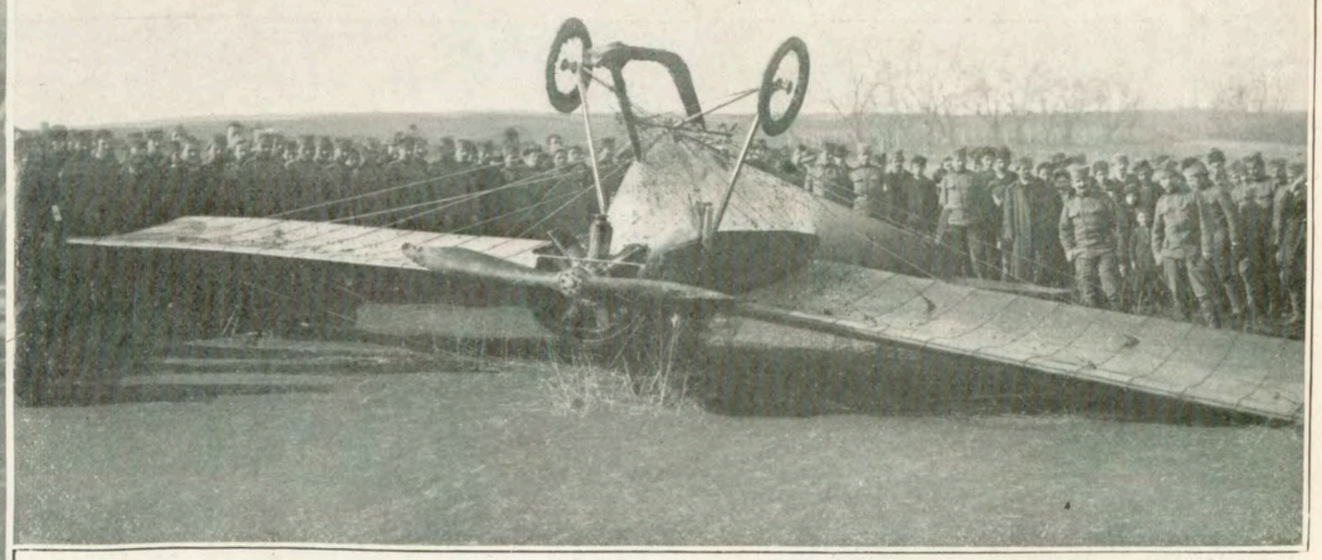
L'aviateur russe Agafonoff, qui était entré au service de la Serbie pendant la guerre balkanique, prend le départ à Nich pour se rendre à Belgrade (250 kil.) sur un appareil pris aux Turcs. Il a accompli de nombreuses randonnées au-dessus de la campagne.

L'AVIATEUR SAVELIEFF

Egalement Russe et au service de la Serbie, l'aviateur Savelieff volait avec un monoplan pris aux Turcs après la bataille de Coumanovo.

VÉDRINES EN SERBIE

Après son frère Émile, Jules Védrines se rendit en Serbie pour s'y occuper de l'aviation militaire. Nous le représentons sortant du ministère de la Guerre.



UN CAPOTAGE

Lorsque le Russe Agafonoff se rendit de Nich à Belgrade, il eut une panne d'essence à l'arrivée, ce qui le fit atterrir en hâte, sans choisir son terrain, et il capota sans se blesser.

L'AVIATEUR AGAFONOFF

L'aviateur russe Agafonoff, qui se signala pendant la guerre par plusieurs reconnaissances pleines de hardiesse, s'apprête a aller évoluer avec un passager au-dessus de la bataille de Monastir. Il est resté au service de l'aviation serbe.

QUELQUES LAURÉATS DES JEUX DU NORD

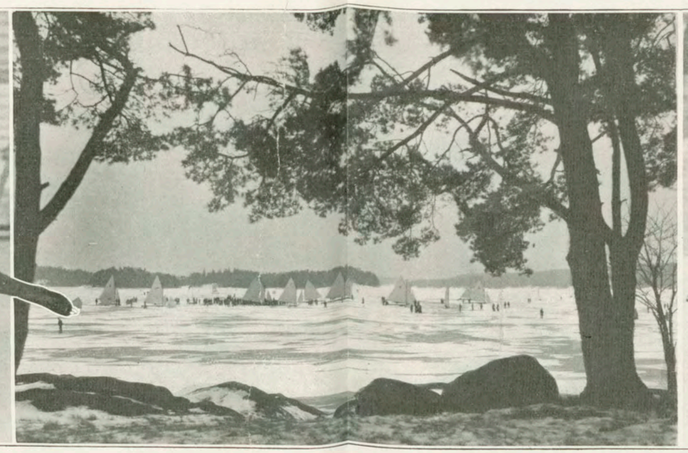
LA VIE AU GRAND AIR

L'ANNONCE DE L'OUVERTURE DES JEUX

Les Jeux du Nord ont été disputés à Stockholm. L'ouverture des épreuves sportives fut annoncée par des hérauts à cheval. Comme on ne pouvait patiner au Stade, à cause de la clémence de la température, ce fut à Hammarby, sur un lac des environs, que les championnats se déroulèrent.

GOSTA SANDHAL

Gosta Sandahl, de Stockholm, s'attribua la victoire dans le Concours international de Seniors Messieurs; somme des places, 6, moyenne 348.75.



VUE GENERALE DU LAC D'HAMMARBY

Il ne fallait pas songer à faire disputer les épreuves des Jeux du Nord au Stade des Jeux Olympiquet, la glace n'étant pas assez épaisse. Le Comité décida alors de se rendre à Hammarby, dont le lac était vevêtu d'une légère couche de glace, mais d'une qualité laissant à désirer. Il est à désirer que les organisateurs, à l'avenir, s'inquiètent d'avoir des pistes de glace artificielle.

Mlle ENGELMANN ET MEJSTRIK

Le Championnat du Monde par couples fut gagné par deux Autrichiens : Mlle Engelmann et Mejstrik, de Vienne. Somme des places: 9, moyenne 11.50.

Mlle CHRISTA VON SZABO ET HORWITZ

Mlle Christa von Szabo et Horwitz, de Vienne, se classaient troisièmes avec une somme de places de 11 1/2 et une moyenne de 11.15. Ils se plaçaient derrière M. et Mme Jahobson, qui étaient très près de Mlle Engelmann et Karl Mejstrik avec une somme de places de 9 1/2 et une moyenne de 11.40.

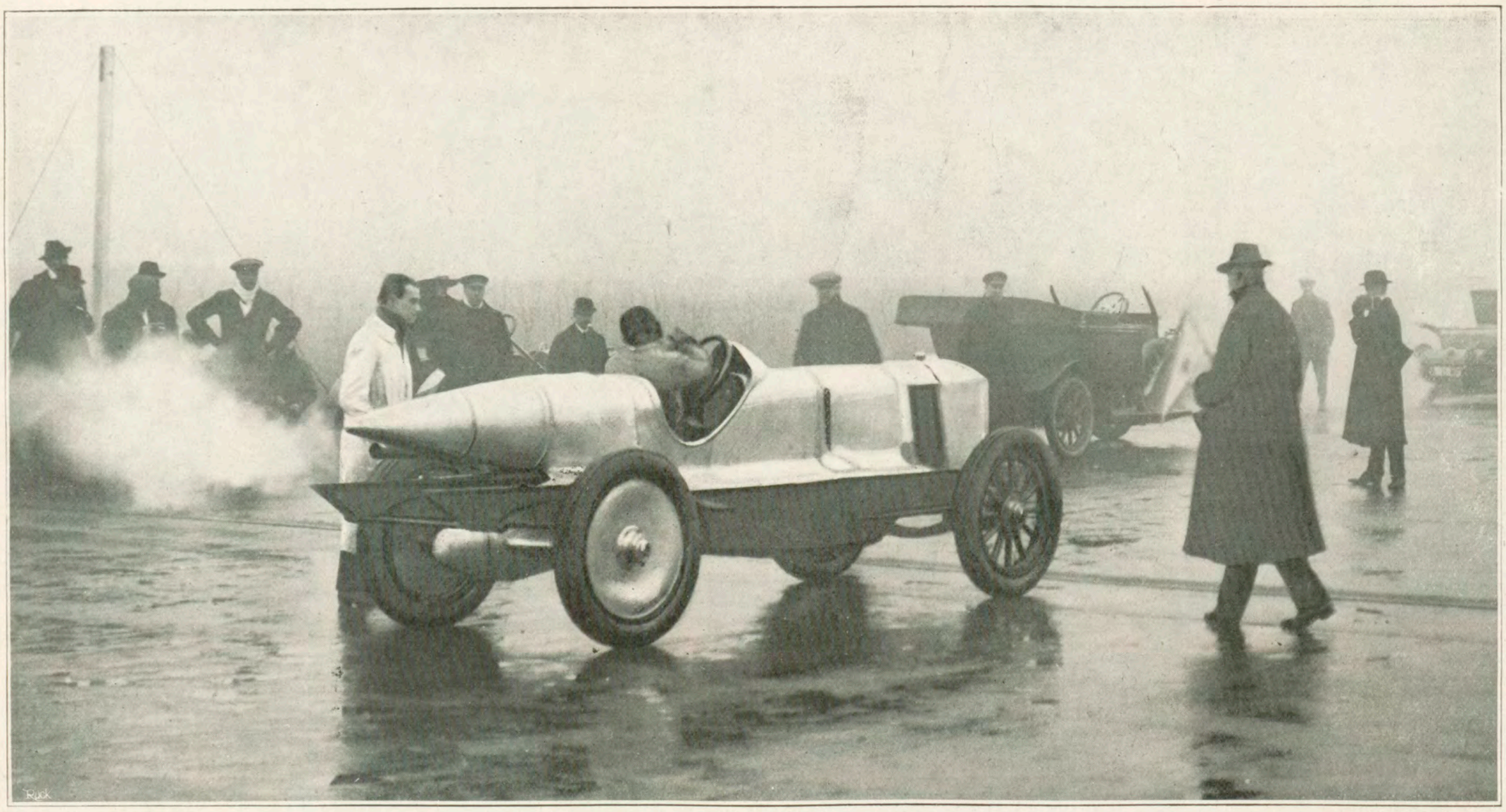
LE VAINQUEUR DE L'EPREUVE DES TRAINEAUX A VOILE

Cette épreuve très curieuse et très pittoresque de traîneaux à voile fut gagnée par M. Thomas, qui fit admirer sa maîtrise dans la conduite de son véhicule sur la glace. Il obtint une vitesse très remarquable. Quant aux concours de skis, ils durent être transportés à 600 kilomètres au nord de Stockholm pour pouvoir trouver de la neige. Les épreuves de saut furent pourtant disputées aux portes mêmes de Stockholm, où les organisateurs avaient fait apporter de la neige en quantité suffisante.

COURSE EN PATINS AVEC DES VOILES

Ce genre de sport est très amusant. Les concurrents se font aider dans leur course en patins par le maniement d'une voile qui ressemble à un cerf-volant. Il faut une grande connaissance du vent pour se servir utilement de cet accessoire, plutôt gênant pour les ignorants. Notons que les épreuves de vitesse de patinage furent âprement disputées entre le Danois Oskar Mathiesen : 1er des 500 m., 2e des 5.000, 1er des 1.500 et 2e des 10.000; et le Russe Ippolitow, 6e des 500 m., 1er des 5.000, 2e des 1.500 et 1er des 10.000.

UNE HÉCATOMBE DE RECORDS EN AUTOMOBILE



LE DEPART DE PERCY LAMBERT

Percy Lambert est parvenu à couvrir plus de 100 milles dans l'heure, à Brookland, le 15 février. Il a réussi à parcourir 165 kil. 760 (103 milles) en une heure, avec une 25 chevaux. Il atteignit les 100 milles en 57 m. 49 s. 3/5. Le record précédent était détenu par Hémery, sur une 60 chevaux, avec 97 milles 1,037 yards.

LA FINALE D'ASSOCIATION

ARTAUD, LE GARDIEN DE BUT DE L'ASSOCIATION SPORTIVE FRANÇAISE, ARRÊTE LE BALLON

La finale du Championnat de Paris d'Association est revenue au Club Athlétique de la Société Générale qui a battu l'Association Sportive Française par 3 buts à 1. Le second goal accordé aux banquiers fut contesté par le public qui envahit le terrain et provoqua une longue interruption de jeu. — En médaillon à gauche : Rippert vient de passer à Jaccolliot. A droite : une phase du jeu. De gauche à droite : Bertin, Denis, Mathieu.

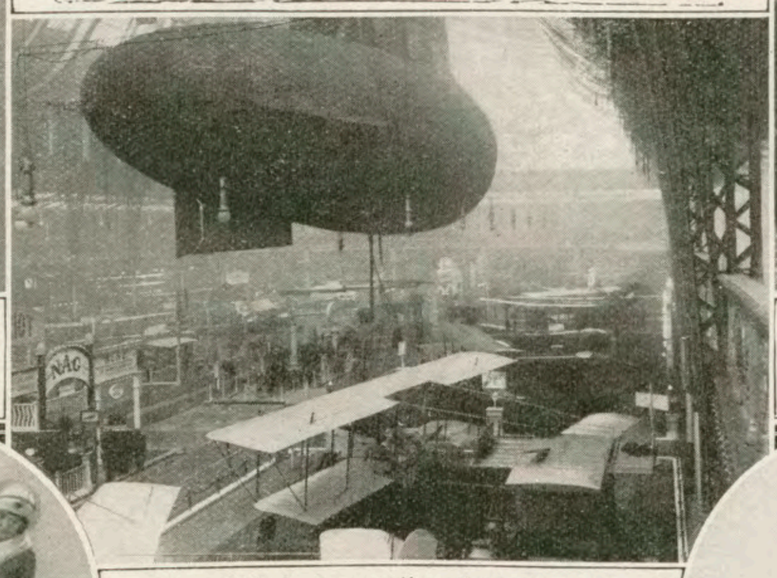
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le capitaine Langraft, un des meilleurs officiers aviateurs anglais, s'apprête à s'envoler avec un passager, du terrain d'Aldershot.

Le grand match annuel à l'aviron entre les universités anglaises d'Oxford et de Cambridge doit se disputer le 13 mars. Les deux équipes se préparent déjà très sérieusement.

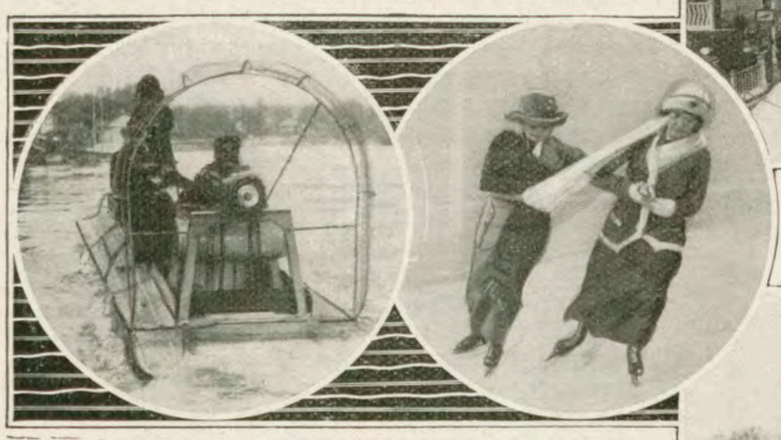
Le capitaine Darbyshire qui pilotait un aéroplane militaire anglais est tombé dans Régents'-Park, brisant son train d'atterrissage

Le match d'association France-Belgique disputé à Bruxelles, a été gagné par le team belge qui s'assura de bout en bout l'avantage, le score fut de 3 buts à 0.



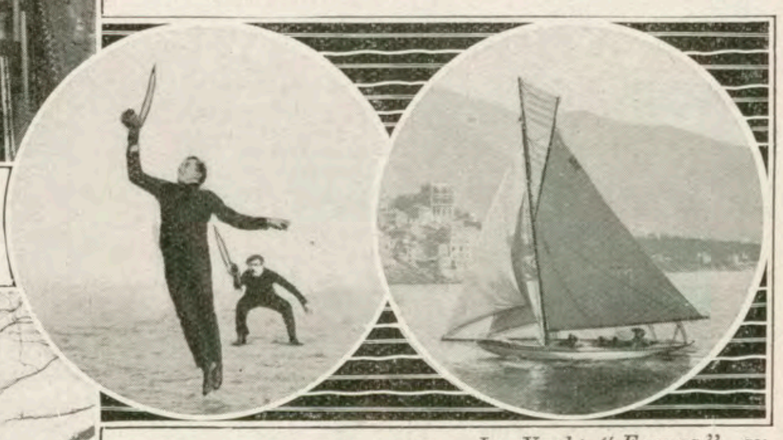
Vue générale du quatrième Salon d'aviation de Londres. Le roi d'Angleterre est venu au palais de l'Olympia admirer les différents modèls d'appareils exposés (v. l'art. p. 148).

Le départ du championnat du Littoral, ce cross-country. Disputé le 16 février à Marseille, il a été gagné par Jean Bouin devant Pautex second à 250 mètres.



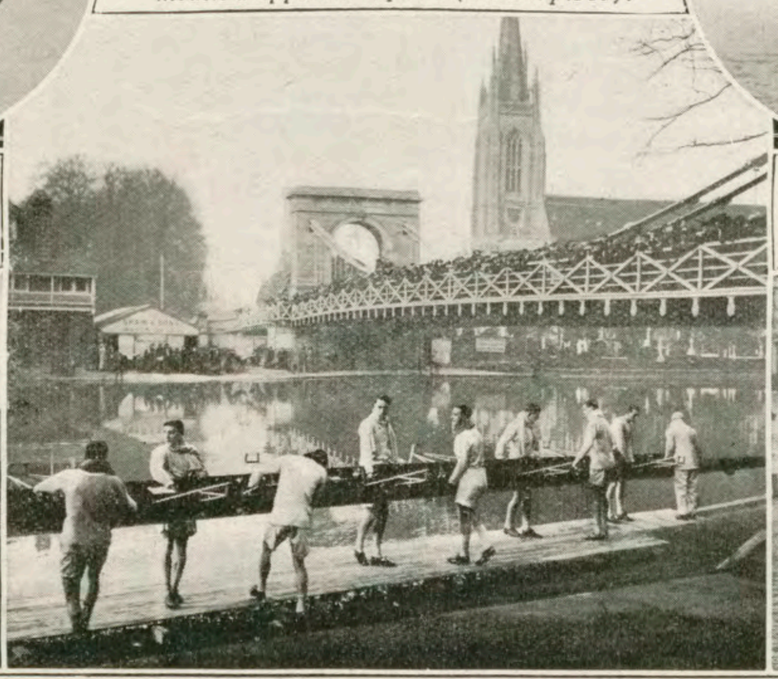
Le bateau glisseur qui a fait de très intéressantes expériences en Marne.

Les fervents du patin ont enfin pu se livrer à leur sport favori sur vraie glace.



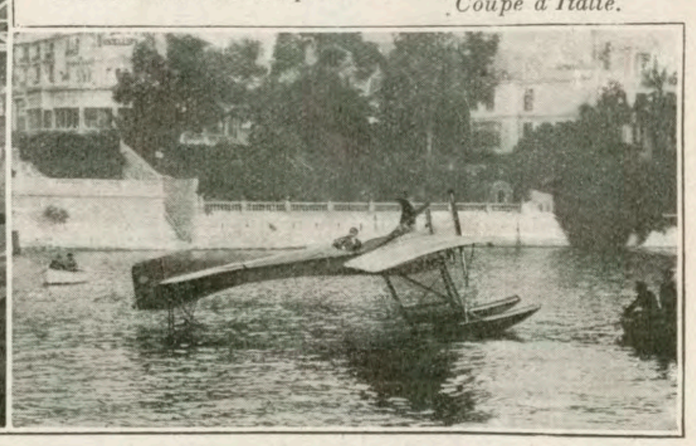
Le nouveau jeu à la mode, l'AéroBall — aux Tuileries il a de nombreux adeptes.

Le Yacht "Franca" au comte Salviati qui a pris part à l'éliminatoire de la Coupe d'Italie.



L'équipe de Cambridge s'entraîne pour son match contre Oxford sous la direction du Capitaine Sanderson, à Marlow. Voici les "Cantabs" mettant leur bateau à l'eau.

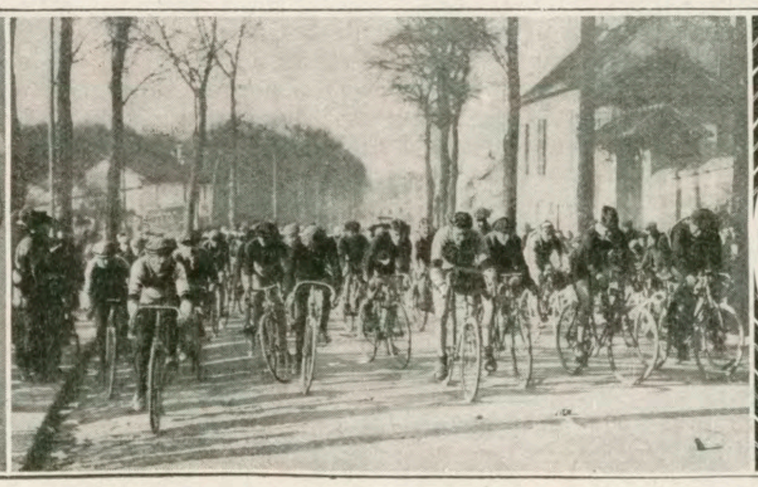
Vue générale du tir aux pigeons du Mont-Agel. Ce stand a reçu la visite de nombre de nos fusils, et des poules intéressantes y furent tirées.



L'aviateur Laurens, sur son hydravion Deperdussin, a fait de nombreux raids aux environs de Beaulieu son port d'attache, emmenant toujours un passager avec lui.

L'excellent aviateur Debroutelle donne le baptême de l'air à Mlle Jeanne Perriat, de la Comédie Marigny.

L'équipe des Fonctionnaires, qui a triomphé dimanche dernier dans le challenge d'épée des corporations.



L'éliminatoire des "Tout-Petits" disputée le 23 février sur le circuit de Chevreuse, a réuni près de 400 partants. 80 coureurs restent qualifiés pour la finale de demain.

Danton du cercle Olympique de France qui a remporté le 4e championnat de Paris de cross country de la F.C.A.F.

COUP D'OEIL A L'ÉTRANGER

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées, de nos confrères de l'étranger.

Les dirigeables allemands

On n'a jamais, en Allemagne, perdu de vue le fait que la condition essentielle du succès pour les dirigeables en temps de guerre doit résider dans la vitesse. On s'est surtout attaché à la construction de moteurs qui, sous un poids et un volume relativement peu élevés, soient en état de développer la plus grande puissance possible. C'est ainsi que le « Schütte Lanz » est actionné par deux moteurs d'une force totale de 540 chx. Chacun des 3 moteurs du « Hansa » et du « Victoria Louise » a respectivement une puissance de 170 et de 145 chx. Quant au « L 1 », dont la longueur est de 163 mètres et la largeur de 14 mètres, il est muni de 3 moteurs de chacun 180 chx.

Les moteurs employés pour les ballons Z, P et M, sont des Maybach, construits dans les usines de Friedrichshafen. De perfectionnement en perfectionnement, on est arrivé à leur faire produire, sans changer leur poids, 50 chx de plus que les anciens modèles du « Z 2 » et des anciens « Parseval ». D'autre part, on a, par l'emploi d'une baudruche spéciale, obvié à l'inconvénient présenté par Ie développement d'électricité statique qui, on s'en souvient, causa la récente perte du « Schwaben ».

Il est inutile de relater ici les célèbres randonnées qu'accomplirent les Z. Inutile également de rappeler que leur vitesse moyenne varie entre 70 et 82 kilomètres à l'heure. Signalons seulement le dernier raid du « L 1 » qui dura 31 heures et pendant lequel le croiseur aérien parcourut une distance totale de 1.700 kilomètres. (Si l'on songe que son rayon d'action est supérieur à 2.500 kilomètres, on ne trouvera pas cette performance exagérée). Une personne qui prit part au voyage et signe sous le pseudonyme de Liberecht, pseudonyme désignant en réalité le chef du grand état-major général allemand, comte de Moltke, raconte que le L 1, filant à une moyenne de 82 à l'heure, emportait avec lui, suspendu au-dessous de la cabine centrale, un énorme sac de caoutchouc d'une contenance de 600 litres, rempli d'eau et figurant un explosif. Lorsqu'on coupa le câble qui retenait le sac au ballon, ce dernier ne ressentit pas la moindre secousse de cet allègement subit. Le pilote lui-même ne remarqua aucune perturbation dans la conduite. Le lendemain, on retrouvait les informes débris du sac à trente mètres de l'endroit où il était tombé. Le point de chute était marqué par une cavité de deux mètres de diamètre et de un mètre de profondeur. Qu'on s'imagine une pareille masse — de dynamite cette fois — tombant sur un hangar de dirigeables, un fort, une ligne stratégique quelconque ! Pendant toute la durée du voyage, le L 1 resta en communication constante avec les stations radiotélégraphiques de Cologne, Francfort, Nauen et se fit tenir au courant des événements qui se jouaient dans les Balkans.

J'ai déjà eu l'occasion de citer, ici même, l'ouvrage, paru au commencement de cette année, du comte de Moltke. Cet ouvrage, intitulé : *Voyages aériens en temps de paix et en temps de guerre*, n'est qu'une vulgaire préparation, ou, plus exactement, une introduction à la nouvelle loi sur l'aviation qui a, plusieurs fois déjà, formé le sujet des conversations au Reichstag. On y entend, par exemple, que le gouvernement allemand demandera le vote — accordé d'avance — des crédits nécessaires à la construction de 15 à 20 Zeppelin d'un cubage encore plus formidable que les précédentes créations des établissements de Friedrichshafen. Ces dirigeables, qui pourront emmener avec eux plus de 10 tonnes de poids utile (pour le « L 1 », ce chiffre est déjà de 9.200 kilogrammes), auront à bord un explosif — un seul — du poids de 800 kilogrammes. Le projet primitif d'embarquer dans les cabines 40 bombes de 80 kilogrammes chacune semble être peu à peu abandonné, la vitesse, et par suite la faculté d'action et d'ascension du ballon, se trouvant sensiblement atténuée par le transport de cette énorme masse.

Au « Z 2 » de Cologne, dont l'accident historique nécessita de longues réparations — aujourd'hui complètement terminées —, viennent de s'ajouter le « Z 15 », qui a déjà fait ses preuves, et le « Z 4 », qui recevra fin février le baptême de l'air. D'autre part, une information de l'officieuse *Schlesische Zeitung*, de Breslau, annonce la mise en chantier prochaine d'un Zeppelin qui surpassera en vitesse et en puissance tous ses congénères actuellement existants. D'une longueur à peu près égale, mais d'un diamètre légèrement supérieur à ceux du « Z 1 », le nouveau monstre se déplacera à raison de 24 à 25 mètres à la seconde, aura 4 moteurs d'une puissance totale de 900 chx et pourra se maintenir dans l'atmosphère pendant plus de 100 heures.

Les usines Schütte-Lanz, de Mannheim, dont le ministère de la Guerre vient d'acquérir le « S. L. 1 », construisent, sur la commande de ce même ministère, un second aéronat d'un cubage et d'une force motrice supérieurs à ceux du précédent. D'autre part, la maison Schütte-Lanz réserve au gouvernement allemand, et au seul gouvernement allemand, les dirigeables sortis de ses chantiers.

Les « Parseval », dont 18 exemplaires existent jusqu'à ce jour (quelques-uns ont été achetés par le Japon et l'Italie), ne sont pas non plus laissés de côté, grâce à leur démontage et transport faciles et leur consommation de gaz excessivement limitée.

Quant aux hangars destinés à abriter les oiseaux aériens, 30, dont 5 hangars doubles, sont déjà construits ; 8 sont en construction ou en projet. Je complète cette brève étude en donnant le tableau de ces hangars, ainsi que celui des écoles et champs d'aviation et des principaux terrains d'atterrissage.

MARCEL BURNEY.

HANGARS	NOMBRE
Baden-Oos	1
Bickendorf	1
Biesdorf	1
Bieslingen	1
Bitterfeld	2
(*) Brême	1
(*) Breslau	1
Cologne	1
Cuxhaven	2
Dusseldorf	1
Berlin-Johannisthal	2
(*) Kiel	2
Konigsberg	1
Francfort-sur-Mein	2
Friedrichshafen	2
Gotha	1
Hambourg	1
(*) Heligoland	1
Manzell	1
Metz	1
(*) Munich	2
(*) Münster (Westphalie)	1
(*) Potsdam	2
Reinickendorf (Berlin)	2
Rheinau	1
(*) Strasbourg	1
Tegel	3
Thorn	1
(*) Wilhemshaven	1
TOTAL	40

L'astérisque (*) indique que le hangar (ou l'un d'entre eux) est en construction ou en projet.

ÉCOLES D'AVIATION	NOMBRE
Borck	1
Bonn	1
Breslau	1
(*) Dantzig-Putzig	1
(*) Dœberitz	1
Johannisthal	21
Kiel-Kronshagen	1
Francfort-sur-Mein	2
Gelsenkirchen	1
Gotha	1
Hambourg (Wandsbeck)	1
Leipzig-Lindenthal	1
Leipzig (Polygone)	1
Leipzig	1
Mayence	1
(*) Metz-Frescati	1
Mulhouse-Habsheim	1
Munich-Oberwiesenfeld	1
Magdebourg	1
Münster (Westphalie)	1
Schulzendorf (Berlin)	1
(*) Strasbourg	1
Teltow	2
Wanne-Herten	1
TOTAL	46

L'astérisque (*) indique les *écoles militaires*.

TERRAINS D'AVIATION	NOMBRE
Berlin	5
Bonn	1
Breslau	1
Stuttgart-Cannsttat	1
Cologne-Meerheim	1
Dantzig-Putzig	1
Dusseldorf-Lohausen	1
Dœberitz	1
Darmstadt	1
Kiel-Kronshagen	1
Francfort-Rebstock	3
Gotha	1
Gelsenkirchen	1
Hambourg-Wandsbeck	1
Hambourg-Fuhnsbüttel	1
Hanovre	1
Leipzig-Lindenthal	1
Leipzig (Polygone)	1
Mayence	1
Metz-Frescaty	1
Mulhouse-Habsheim	1
Munich	2
Magdebourg	1
Burg-Madel	1
Münster (Westphalie)	1
Mannheim	1
Strasbourg	1
Schneverdingen	1
Wanne-Herten	1
Weimar	1
Dantzig-Putzig	1
Strasbourg	1
Dœberitz	1
Metz-Frescaty	1
TOTAL	41

TERRAINS D'ATTERRISSAGE	NOMBRE
Fichtenwalde	1
Flensbourg	1
Freibourg	1
Lübeck	1
Rensbourg	1
Sarrebourg	1

A ajouter plusieurs terrains dans le Harz, ainsi que la station d'hydravions de Friedrichshafen.

Poignée de nouvelles.

— Récemment s'est tenue à Strasbourg une conférence touchant le concours d'hydroaéroplanes projeté sur le lac de Constance, en juillet 1913. On y a fixé les conditions du concours qui durera vraisemblablement du 8 au 13 juillet. Le total des prix à décerner est de 100.000 marks, dont 70.000 seront réservés au Grand Prix du lac de Constance. L'épreuve de vitesse se disputera sur une distance de 200 kilomètres, c'est-à-dire deux fois le tour du lac. Des primes importantes seront allouées aux appareils qui se feront remarquer par leurs détails de construction : flotteurs chariots mobiles etc *(Berliner Lokal Anziger)*.

— On vient de publier le règlement du circuit d'aviation 1913 du prince Henri de Prusse, organisé par le « Groupe Sud-Ouest de l'Association Aéronautique Allemande » et qui commencera le 10 mai prochain. Peuvent y prendre part : 1° Les officiers allemands sur appareils appartenant à la guerre ou à la marine ; 2° les pilotes de nationalité allemande qui sont officiers, actifs ou en congé, ou appartiennent à une association du Groupe Sud-Ouest. On exige le transport constant d'un passager qui doit être un officier ou actif ou en congé, ou un officier retraité.

Le golf en péril

La suffragette vitrioleuse.

Elles vont bien, nos suffragettes d'Outre-Manche !

Vous savez que, pour nous démontrer qu'elles sont de tout point nos égales, et que tout aussi bien que nous, elles sont dignes de faire des lois et des législateurs, elles ont entrepris et mènent, avec une persévérance que rien ne lasse ni ne rebute, la plus héroïque des campagnes ; qu'il ne se passe pas de jour qu'elles ne brisent des vitres et devantures de magasins, ne jettent des allumettes enflammées dans quelque boîte aux lettres, n'insultent la force armée, ne giflent, égratignent ou malmènent un ou deux ministres, MM. Asquith, W. Churchill, Lloyd Georges en savent quelque chose.

Leur dernière prouesse dépasse toutes les autres : elles ne nous menacent plus seulement dans notre sécurité et dans notre dignité, mais dans ce qui nous est le plus cher : nos plaisirs. Ces dames viennent de prouver leur capacité politique en vitriolant quelques-uns des principaux golfs d'Angleterre, et voici comment le *Daily Mail* raconte l'expédition : « Non contentes de leur dernier raid contre quelques petits links sans importance, les suffragettes ont porté leur attention sur les terrains les plus fameux, y compris la piste de championnat de Sandwich. Le Club a cependant une chance dans son malheur : les « guerrilistes » ont passé à côté du nouveau green pour s'attaquer à l'ancien, qui ne sert plus guère. Instruits par l'expérience, les golfeurs ont posté sur leurs links deux détectives à demeure. »

Mais voici la liste, incomplète d'ailleurs, des greens qui viennent de recevoir la visite de nos maraudeuses : Raynes Park : une partie de 3 greens abîmée, il faudra faire de nouveaux trous ; sur 2 des greens on avait découpé les mots : « Vote pour les femmes, pas de reddition ». Mid-Surrey : 9 greens endommagés, en apparence lacérés par une truelle de jardinier ; dans le trou du 18e green, un papier réclamant « le vote pour les femmes !... » Acton : 5 greens dévastés, avec les mots découpés « Vote pour les femmes » £ 150 (3.500 fr.) de dégâts. Chingford : 4 sur 5 greens abîmés ; les mots « Justice avant sport » coquettement découpés en lettres d'un pied, 4 drapeaux de suffragettes dans le voisinage. Cromer et Sheringham : 6 greens ruinés à Cromer et 8 à Sheringham, et les mots « vote pour les femmes, courage, pas de vote, pas de golf... paix avec honneur... vote ou guerre », et des bannières aux couleurs des suffragettes !..

Les golfistes d'Outre-Manche sont consternés, et Ils ne seraient pas loin de dire : « Qu'elles votent donc et qu'elles nous laissent en paix « putter ! »

(Le Daily Mail).

CE QU'IL FAUT LIRE

LE GUIDE DE L'AVIATEUR

PAR ROLAND GARROS

Tous ceux qu'intéresse l'aviation trouveront dans cet ouvrage remarquable, dû au grand champion de l'air, les renseignements complets et mis à la portée de tous, sur le plus lourd que l'air, la façon de voler, les théories de l'aviation, etc., etc... Ce livre est complété par une préface d'Alfred Leblanc et une biographie de Roland Garros, par Jacques Mortane.

Le volume, 1 fr. 50 (Pierre Lafitte et Cie).

FOOTBALL-ASSOCIATION

Pour perfectionner le jeu d'équipe

Formons une équipe modèle.

[La récente défaite de nos représentants par la Belgique tient à plusieurs causes. La principale, sans nul doute, fut le manque d'entente entre les joueurs. Fernand Canelle, le célèbre arrière du Club Français, ex-capitaine de l'équipe de France a bien voulu nous réserver ses impressions à ce sujet.]

Le noble jeu de football association, le plus beau — vous n'attendez pas de moi, n'est-ce pas, que je vous soutienne le contraire — malgré sa grande apparence de simplicité, est, en réalité, d'une conception très difficile. Les qualités individuelles entrent certainement en ligne de compte, mais doivent, avant tout, se plier aux exigences du jeu d'équipe. L'intelligence d'un joueur supplée souvent à son manque de moyens physiques; l'entente est nécessaire entre équipiers et, en conséquence, il semble indispensable qu'une méthode uniforme soit adoptée pour que nous puissions, lorsque nous formons notre onze national avec des éléments disparates, conserver cette coordination des efforts qui fait la beauté du jeu du ballon rond.

Or, en France, nous sommes en retard vis-à-vis de certaines nations européennes, scientifiquement parlant. Des dissentiments entre dirigeants en furent les principales causes.

Aujourd'hui, ces luttes intestines sont à peu près dissipées. Tous les « soccers » sont groupés sous la même bannière, celle du Comité français interfédéral. Nous devons envisager l'avenir avec plus de confiance si, toutefois, ceux qui ont en mains la direction de notre sport veulent bien faire les sacrifices nécessaires à son développement.

Le rêve serait de constituer une équipe modèle, entraînée par un spécialiste d'Outre-Manche. Cette équipe aurait, non seulement la tâche de soutenir l'honneur français, dans la compétition internationale, mais encore, admirablement mise au point, adoptant une tactique « type », pourrait donner en France des exhibitions en se mesurant avec des teams régionaux. Les leçons ainsi données porteraient leurs fruits. Car il ne faut pas oublier que c'est grâce à la venue de fortes équipes anglaises, et surtout à la première visite faite à Paris par les Corinthians, que nous devons les quelques progrès réalisés.

Certaines régions de la France, et notamment celles du Lyonnais, du Littoral, de la Côte d'Argent, des Pyrénées, moins favorisées pratiquent encore un jeu qui s'éloigne passablement de la conception idéale de l'association.

Et pourtant, que de beaux joueurs pourraient nous fournir ces fertiles contrées où l'athlète moins enclin à subir les tentations malsaines des grandes agglomérations, peut apporter à la pratique du sport un temps que l'éloignement des terrains rend impossible aux athlètes des grandes cités!

Le temps n'est plus où la modicité des recettes annihilait toutes les tentatives de décentralisation. Aujourd'hui, nous nous devons de faire prospérer un sport qui est appelé à devenir notre jeu national. Pour lui procurer de nouveaux adeptes, il faut le perfectionner, le rendre compréhensible aux profanes. Et c'est pourquoi je préconise la formation d'une équipe modèle qui porterait aux quatre coins de la France la bonne parole, le salutaire exemple.

C'est aux clubs à faire le sacrifice des joueurs qui seront désignés pour composer ce bataillon d'élite.

On a songé à créer le Collège d'athlètes. Pourquoi pas un Collège de football association.

FERNAND CANELLE,
ex-capitaine de l'équipe de France.

Poignée de nouvelles.

— Il avait été question de faire disputer le match d'association France-Angleterre, avant le match de rugby France-Pays-de-Galles, sur le terrain du Parc des Princes; mais il paraît que la Fédération anglaise aurait refusé énergiquement, considérant qu'un match d'assoeiation ne saurait servir de lever de rideau à un match de rugby.

— La pomme de terre est-elle un stimulant ? Au cours du déjeuner qui précéda le match France-Belgique on présenta aux joueurs français un plat de pommes de terre à l'eau, tous se servirent copieusement, sauf V... et J.., les deux équipiers qui, au dire de toute la presse, jouèrent le plus mal pendant le match.

— Caujolles l'excellent joueur de Rugby a reçu dimanche dernier au cours du match Aviron-Bayonnais, Stado ceste Tarbais, un coup de pied à la tê qui le laissa plus de quatre heures sans connaissance. Le lendemain il était rétabli et quittait l'hôpital de Bayonne pour regagner Tarbes.

ESCRIME

Les challenges des corporations

Les provinciaux aux places d'honneur.

Toutes les Corporations ont maintenant leurs équipes. L'armée sera représentée le 30 mars à la finale par le capitaine Taillandier, du 13e d'artillerie, le capitaine Margraff, le lieutenant Bolle et le lieutenant Langlois. La cavalerie, et particulièrement les cuirassiers, se distinguèrent. Les fonctionnaires, lâchant pour une fois leurs ronds-de-cuir officiels, s'entre-tuèrent, le mieux du monde.

Marcq, qui se classe premier de l'équipe, est un des meilleurs élèves de Pictory de Sormery. La salle du boulevard Saint-Germain se couvrit d'ailleurs de gloire dimanche dernier. Ducompeix, Eté, second et troisième devant le difficile Duchesne, Bonhomme, fort bien placé dans le « Commerce », enfin, une véritable révélation dans la même épreuve, Boustie, défendirent victorieusement le brassard vieil or. Il faudra compter désormais avec tous ces jeunes dont la maîtrise s'affirme!

PRÉJELAN

L'équipe du Commerce est bien telle, à peu de choses près, qu'on s'y attendait. Les « Mignot » se consolèrent de la défaite inexplicable de Réné de Eynde par la belle victoire de Jacques Rodrigues. Crespin pouvait gagner. Il ne doit sa place de second qu'à une maladresse. Péronnin, Thounens (de Bordeaux) vengèrent, pour la province, l'échec de Tellier et de Rochette, éliminés au dernier tour. Lafontan, menaçant au début de la poule, paraissait devoir fournir le gagnant. Une touche malheureuse, puis un moment de défaillance, le reléguèrent à la cinquième place. Bonhomme et Robert se classèrent encore aux places d'honneur.

Voici les épreuves terminées.

Bien malin sera celui qui pourrait désigner dès maintenant l'équipe victorieuse de la grande finale.

En attendant de risquer nos pronostics, constatons seulement, avec le gros et légitime succès remporté par notre ami René Lacroix, père-fondateur et nourricier de l'épreuve, deux choses: la hausse constante du niveau de force des épéistes, et puis aussi la place prépondérante prise dans tous ces matches par les provinciaux, qui me paraissent plus scientifiques, plus entraînés et plus redoutables que jamais.

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles.

— Le « Brassard d'or » va être créé. Il sera disputé en matches à l'épée tout le long de l'année et donnera lieu à des défis certainement sensationnels.

— Le grand assaut du Tri-Centenaire se disputera le 13 mars à Gand.

— Georges Trombert, sportsman éclectique et athlète complet, déjà champion d'épée, de boxe, de tennis, de rowing et de course à pied, vient de gagner à Lyon le championnat de patinage avec Mlle Buchaud

TIR AUX PIGEONS

Le Grand Prix de Monte-Carlo

Aprés la victoire du comte Lareinty

Depuis sa création qui remonte à 1872, c'est la première fois que le Grand Prix est gagné consécutivement, deux années de suite par deux Français. La grande épreuve a été favorisée par un temps splendide : pendant la dernière journée surtout, un vent très frais balayait le Stand de droite à gauche, rendant le tir plein d'imprévu. Lorsqu'un oiseau des boîtes de droite s'appuyait sur le vent, faisant le cerf-volant, il était relativement facile. Par contre, celui qui, partant à gauche donnait de l'aile au vent, devenait absolument intuable.

La victoire du jeune comte de Lareinty-Tholozan a été accueillie on ne peut plus joyeusement; d'abord parce qu'il est excessivement sympathique; et, ensuite parce que, sur le papier, elle était nettement indiquée; et cette fois, le papier a eu raison. En effet, en 1912, c'est le comte de Lareinty qui a fait le meilleur pour cent d'oiseaux tués : 88 0/0, c'est-à-dire 192 oiseaux tués sur 218 tirés. Le pourcentage moyen des meilleurs tireurs ne dépasse guère 82 0/0 et descend le plus souvent à 75 0/0.

Rarement épreuve fut plus vivement disputée et rendue plus difficile à cause de la qualite vraiment exceptionnelle des oiseaux. A la fin du onzième tour, cinq tireurs seulement n'avaient pas de zéro. Au douzième, c'est M. H. Journu qui tire le premier. L'émotion est telle, que le betting même est muet. L'oiseau part et tombe aussitôt, foudroyé du premier coup. Les applaudissements éclatent unanimes. Le comte de Lareinty vient ensuite : il tue encore, mais pas aussi net que d'habitude. G. Harrisson lui succède : il tue très brillamment, dans un style rapide qui ne s'est pas démenti depuis le début. Le comte Czernin et M. Kasantzeff abattent également leur pigeon. Treizième tour. Il part à M. Journu un oiseau qui monte dans le vent par deux crochets invraisemblables; il est manqué. C'est pour tous une déception. M. de Lareinty tue brillamment à deux mètres de la boîte. M. Harrisson est également débarqué par un oiseau impossible, il prend avec M. Journu la 4e place. Le comte Czernin tue régulièrement; enfin, M. Kasantzeff manque du premier coup un oiseau terrible, mais le reprend devant la barrière dans un coup de longueur qui soulève les applaudissements. Le quatorzième tour ne change rien. Au quinzième, le comte Czernin manque son pigeon, se classant troisième. Enfin au seizième, le champion français tirant avec beaucoup de calme, tue son dernier pigeon. M. Kasantzeff manque le sien. La victoire suprême reste au comte de Lareinty Tholozan, gagnant 25.000 francs et le superbe service à punch, œuvre d'art s'il en fut une, trophée glorieux qui lui rappellera un de ses plus beaux jours.

Jours de Grand Prix! Jours inoubliables, heures enfiévrées passées dans le plus admirable décor, devant un public de premières!... Ce n'est qu'à Monte-Carlo que ces heures peuvent se vivre, et l'on ne saurait trop féliciter ceux qui dotent royalement ces magnifiques épreuves, et le personnel du tir, qui sous l'intelligente direction du colonel vicomte de Lapanouse en assure la réussite.

G. DE PERNAU.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 2 MARS. — *Cyclisme.* — Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 2 MARS. — *Football Rugby.* — Colombes : Match Racing-Section Paloise.

DIMANCHE 2 MARS. — *Hockey.* — Match France-Angleterre.

DIMANCHE 2 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

MARDI 4 MARS. — *Fishing.* — Réunion au bois de Boulogne.

MARDI 4 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Enghien.

MERCREDI 5 MARS. — *Boxe.* — Cirque de Paris. — Match Papke-Frank Klaus, pour le championnat du monde des poids moyens.

JEUDI 6 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

VENDREDI 7 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Saint-Ouen.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 17 AU 24 FÉVRIER

CYCLISME

DIMANCHE 23 FÉVRIER. — Palais des Sports. — *Prix du Docteur Deschamps* (handicap) : 1. Fogler (0); 2, Packebusch (40).

Prix Charles Miller (60 kilomètres derrière moteurs) : 1. Guignard, en 46 m. 12 s. 3/5; 2. Wiley, à 8 tours et demi; 3. Sérès.

Match Ellegaard-Kramer. — Kramer gagne les deux manches : la première par une longueur, la seconde par une roue.

ATHLÉTISME

MERCREDI 19 FÉVRIER. — Boxe. — Paris. — Jeff Smith et Frank Mantell font match nul après 20 rounds.

SAMEDI 22 FÉVRIER. — Boxe. — Wonderland; Niemen bat Constant Pluyette aux points. Dastillon bat Warner.

DIMANCHE 23 FEVRIER. — Football Rugby. — Colombes. — Le Stade Français bat le Racing Club de France par 9 points à 3.

DIMANCHE 23 FÉVRIER. — Football Rugby. — Colombes. — Le Club de la Société Générale bat l'A. S. F. par 3 buts à 1.

TIR AUX PIGEONS

LUNDI 17 FÉVRIER. — Monte-Carlo. — *Match des Nations* (à 27 mètres) : 1. M. Labiche, tuant 22/25 et le comte de Lareinty-Tholozan, tuant 21/25 (France), 43 points.

TIR

VENDREDI 31 FÉVRIER. — Réunion de l'*Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules : Bonnette (2), de Montcabrier, Rumeau, Guignard, Petrocochino (2), docteur Devillers, Montrion, docteur de Sévedavy.

GOLF

MERCREDI 19 FÉVRIER. — Dinard. — Le 8e Concours pour la Coupe Pryse a été gagné par le Major Barton avec 99 coups — h. 18 = 81 devant: (2) capt. Blackburn — 96 — 14 = 82; (3) Rev H. Mills — 96 — 14 = 82; (4) colonel Forbes — 100 — 14 = 86: (5) S. Pryse — 95 — 8 = 87.

HIPPISME

SAMEDI 22 FÉVRIER. — Enghien. — *Prix de la Flandre* (haies, 3.200 mètres, 4.000 francs) : 1. Saut de Loup, à M. F. Guibail (G. Parfrement); 2. Rupestris II; 3. Gusel. — P. M. : gag., 31 fr. 50; pl., 14 francs, 12 fr. 50.

DIMANCHE 23 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix Beugnot* (haies, handicap, 3.800 mètres 15.000 francs) : 1. Lord William, à M. A. Veil-Picard (Parfrement); 2. Rouvrou; 3. Remue Ménage. — P. M. : gag.. 75 francs, 24 fr. 50, 34 francs, 17 fr. 50.

Prix Blaviette (steeple, handicap, 4.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Port au Prince, à M. Camille Blanc; 2. Loup; 3. Memnon. — P. M. : gag., 31 francs.

HIPPISME

Les filles de Le Sancy (1)

Etude des inbreedings trouvés dans leurs croisements à succès

Avant de pousser plus avant notre examen, il me semble nécessaire d'exposer les caractéristiques du pedigree de Le Sancy.

Le fameux cheval gris appartenait à l'une des meilleures souches de la famille 4. Par sa mère Gem of Gems, sa grand'mère Poinvettia et son arrière grand'mère Lady Hawthorn, il remontait à la célèbre jument, Alice Hawthorn, qui a mérité le surnom de « reine du turf ».

La carrière de cette Alice Hawthorn est si intéressante que je me permets d'ouvrir une parenthèse pour l'esquisser. Née en 1838, chez M. John Plummer, elle fut vendue yearling; mais son acquéreur la refusa et, le marché rompu, la rendit à son éleveur, qui décida de la garder pour son compte. Elle resta au haras jusqu'au mois de juillet 1841, époque à laquelle elle fut envoyée à l'entraînement chez Leonard Heseltine. Elle débuta vers la fin de l'année, alors qu'elle avait près de quatre ans, et continua jusqu'à l'âge de sept ans une carrière fructueuse et bien remplie.

Qu'on en juge plutôt! Elle disputa 71 épreuves, remportant 51 victoires, plus un dead heat à la suite duquel le prix fut partagé et se plaçant dix fois. Elle s'adjugea 18 « Queen's Plates » et 16 « Cups », parmi lesquels le Queen's Vase, le Chester Cup, le Goodwood Cup et deux fois le Doncaster Cup. Jamais elle ne rencontra un vainqueur du Derby; mais elle devança tour à tour une héroïne des Oaks, trois vainqueurs du Saint-Léger et, peut-on ajouter, tous les meilleurs chevaux de l'époque. Dans un des Chester Cups qu'elle courut, elle faillit battre un bon cheval de handicap, Red Deer, auquel elle rendait 35 kilos et demi. Le total de ses gains s'est élevé à 212.500 francs, chiffre remarquable si l'on songe à l'époque et à ce fait qu'elle n'a pris part à aucune des grandes épreuves réservées aux deux ans et aux trois ans.

Envoyée au haras en 1846, à l'âge de huit ans, elle resta d'abord vide, en 1847 et en 1848, après avoir été chaque fois couverte par Lanercost. Puis de 1849 à 1855, elle donna, sans interruption, sept produits; couverte en 1855 par West Australian, elle avorta peu de temps après et fut envoyée de nouveau au même étalon, mais elle resta vide pour 1856; elle eut ensuite trois produits de 1857 à 1859; puis elle se trouva vide en 1860 et en 1861. Elle mourut au cours de cette dernière année, alors qu'elle avait atteint vingt-trois ans.

Parmi sa production, nous pouvons citer trois bonnes poulinières : Terrona par Touchstone; Lady Hawthorn par Windhound, qui, nous l'avons vu, est l'arrière grand'mère de Le Sancy, Sweet Hawthorn par Sweetmeat. Nous y trouvons aussi, comme mâles : Lord Fauconberg, par Birdcatcher, qui ne fut pas très fameux; Oulston par Melbourne, qui fut payé 157.500 francs et qui, bien qu'il cornât, remporta plusieurs courses, parmi lesquelles le Queen's Vase ; et se plaça deuxième dans le Goodwood Cup; Findon par Touchstone, et enfin, le meilleur d'entre eux, Thormanby par Melbourne ou Windhound.

Quoique l'origine officielle soit ainsi douteuse, il paraît qu'on peut être certain de la paternité de Windhound; d'ailleurs, en 1857, année de la naissance de Thormanby, Melbourne n'a réussi à donner aucun produit. Thormanby est donc le propre frère de Lady Hawthorn. Il parut sur le turf beaucoup plus tôt que sa mère : il remporta, en effet, neuf victoires à deux ans; à trois ans, il s'adjugea le Derby et, à quatre ans, il gagna la Coupe d'Ascot. C'était un très bon cheval, que son jockey, Custance, plaçait sur le même niveau que Cremorne, Galopin ou Bend Or.

Sa carrière d'étalon tint ses promesses : il donna notamment deux fameuses poulinières; Rouge Rose, la mère de Bend Or, Feronia, la grand'mère d'Ayrshire; et un vainqueur des Deux Mille Guinées, Atlantic, qui, plus tard importé en France comme reproducteur, devait y acquérir la célébrité en engendrant Le Sancy.

Nous voici donc, après avoir pris quelque peu le chemin des écoliers, revenus à notre point de départ. Nous avons du moins illustré de façon tangible l'inbreeding presque incestueux, qui caractérise le pedigree de Le Sancy : son père Atlantic est fils de Thormanby, sa mère Gem of Gems est petite-fille de la propre sœur de Thormanby, lady Hawthorn; il est donc inbred à une génération libre sur ces deux ancêtres. Il présente, en outre, un inbreeding à cinq générations libres sur Touchstone, inbreeding d'ailleurs très soutenu du côté de sa mère Gem of Gems.

Passons maintenant à nos poulinières, filles de Le Sancy. Nous connaissons les étalons qui leur ont été présentés et nous avons pu les classer selon le degré de réussite que chacun d'eux a obtenu dans cet accouplement.

J'ai donc pris successivement le pedigree de chacun de ces étalons et je l'ai rapproché du pedigree de Le Sancy, en considérant celui-ci comme le père de la poulinière mais en négligeant la partie du pedigree appartenant à la mère de la poulinière. Autrement dit, j'ai rapproché le pedigree de chaque étalon uniquement du facteur commun, fille de Le Sancy, sans m'occuper de savoir de quelle fille il s'agissait.

J'ai dépouillé les inbreedings contenus dans ce croisement à dessein incomplet. J'ai trouvé que, parmi eux, celui qui a fourni les meilleurs résultats, c'est l'inbreeding sur Thormanby.

Il existe, avec le caractère dominant, dans l'accouplement d'une fille du Sancy avec Sans Souci II, avec Perth, avec Flying Fox, avec Strozzi, avec Masqué et avec Fra Angelico.

Sans Souci II apporte, par sa mère, deux courants de Thormanby qui font inbreeding avec le double courant, Thormanby-Lady Hawthorn, apporté par Le Sancy. Exemple : Sans le Sou par Sans Souci II et Zingara par Le Sancy.

Perth apporte un courant de Thormanby, qui est le père de Violet, son arrière grand'mère. Avec des filles de Le Sancy, il donne Sardonise, Sonnerie, Sarcasme, Frère du Roi, Maboul II, Sourdine et Alcantara II; soit sur dix produits ayant couru, six gagnants qui totalisent 777.543 francs de gains. Mais, il est un fait encore plus significatif : le plus important de ces gagnants, celui qui atteint à lui seul 472.975 francs, Alcantara II remonte en ligne directe maternelle à Lady Hawthorn; il présente ainsi dans son pedigree quatre courants du même rang : une fois Thormanby chez la mère de Perth, une fois Thormanby et une fois Lady Hawthorn chez le père de sa mère, Le Sancy, et une fois Lady Hawthorn du côté maternel de sa mère.

Cet exemple souligne d'une façon formidable l'influence indéniable de l'inbreeding sur Thormanby ou Lady Hawthorn. On peut dire ici que le montant des gains, que la qualité suit exactement la proportion de ces courants de sang.

Mes observations ne s'arrêtent d'ailleurs pas là.

(*A suivre.*)

René Riondet.

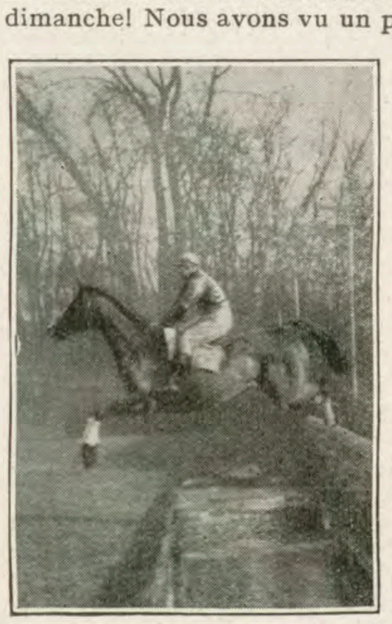
(1) Voir les numéros 752 et 753.

HIPPISME

La seconde d'Auteuil

Les abstentions furent nombreuses.

Ce n'est pas une anomalie, mais c'est une singulière malchance que ce subit abaissement de la température, qui est venu troubler à ses débuts une saison si bien commencée. La deuxième journée d'Auteuil a été annulée et la suivante très menacée. On a couru dimanche finalement, mais dans d'assez mauvaises conditions. Le sport a été médiocre. Que nous étions loin de l'affluence constatée le précédent dimanche! Nous avons vu un prix de 15.000 francs et un de 8.000 francs disputés par trois partants, et on n'a pas même évité le facheux walk over. Mais enfin, les prix ont été attribués, la recette sauvée, et c'est quelque chose. L'annulation d'une réunion de jeudi est réparable, et les commissaires d'Auteuil se préoccupent déjà, d'ailleurs, de la réparer, mais celle d'un dimanche eut, été une perte sèche pour tous les intéressés, petits et grands. Les commissaires ont donc, tout compte fait, très sagement agi.



MONTAGNARD, 2e DU PRIX CALABRAIS

Au reste, on avait couru la veille à Enghien. C'eût été un gros crève-cœur pour eux de chômer au lendemain de cette réouverture qui s'était faite dans des conditions fort satisfaisantes. Il n'y eût eu là cependant rien d'anormal. Sur le sol sablonneux d'Enghien, la sole a plus de prise. Mais il en est tout autrement sur celui d'Auteuil, moins rebelle à l'humidité. Oserais-je dire aussi que le terrain d'Auteuil n'est pas toujours dans un état d'entretien parfaitement satisfaisant? Les empreintes laissées par les pas des chevaux sont comblées fort soigneusement devant les tribunes, mais il est des endroits où le sol demeure défoncé et durcit tel quel. Là est un danger, et j'ai entendu bien souvent des propriétaires et des entraîneurs s'en plaindre, et j'ai entendu aussi la réponse : Les terrains d'obstacles n'ont nul besoin de ressembler à des terrains de courses plates. Le steeple-chasing s'adresse à des animaux aguerris, endurants, qui, risquant quotidiennement leur vie sur les obstacles, peuvent bien aussi risquer leurs jambes sur le terrain. Ce serait aller contre le but même de l'institution que de traiter les steeple-chasers avec des ménagements excessifs. J'avoue que l'argument ne m'a nullement convaincu. Sans doute, les steeple-chases ont été disputés à l'origine sur un terrain non préparé, accidenté, défoncé, raboteux; mais les obstacles étaient ardus, le train nécessairement plus lent, le risque d'accident grave, par conséquent, minime.

Aujourd'hui, les obstacles sont devenus de plus en plus faciles et l'on va d'un train de courses plates. Que ce soit un bien ou un mal, c'est un fait. Le surcroît de risques appelle logiquement un surcroît de précautions. Un parcours difficile n'est pas nécessairement un parcours défectueux, et il y a de meilleurs moyens d'éprouver la valeur d'un steeple-chaser que de lui ménager des trous pour s'y casser la jambe.

La question avait un intérêt très secondaire, jadis, à l'époque où l'on gagnait les bonnes courses d'Auteuil avec des animaux de cent louis; mais elle a pris une tout autre importance depuis qu'on y voit paraître, chaque année, des recrues de 40.000 et de 50.000 francs. Je ne songe pas un instant à accuser les commissaires d'Auteuil de négligence.

Tous ceux qui ont vu par quels ingénieux et patients efforts, ils n'ont cessé de perfectionner leur hippodrome, sous tant de rapports admirables, refuseraient d'y croire. Ils compléteraient très heureusement leur œuvre, en assurant aux concurrents, par un plus soigneux entretien du terrain, la plus grande sécurité possible.

Il restera toujours trop de causes d'accidents et de claquages. Tous les propriétaires et, en particulier celui de Memnon, penseront ainsi. Memnon a été victime, dimanche, non pas sans doute des défectuosités de la piste, mais, très probablement, de l'état de la piste, bien dure encore, malgré un léger dégel superficiel. Il est tombé complètement boiteux, en disputant le Prix Blaviette, et n'a pas achevé le parcours. Son jockey a dû même mettre tout de suite pied à terre.

Il est très possible que cette boiterie, qui semblait être fort grave au premier abord, le soit moins qu'on ne pensait. Mais, à mettre les choses au mieux, le voilà hors de combat pour quelque temps, et c'est grand dommage, car il avait singulièrement progressé ces temps derniers et sa condition magnifique devait lui assurer une prochaine et fructueuse récolte. Il semblait maître de la course quand l'accident est survenu. Port au Prince en a bénéficié, mais sa victoire ne signifie absolument rien, car son autre adversaire Loup a été mis hors d'affaire par une tentative de dérobade au brook.

Mais assez parlé des ombres, voyons un peu du bon côté du tableau. Il y a eu deux arrivées magnifiques. Head sur Sansovino a fait merveille et arraché la victoire à Montagnard. Lord William, d'autre part, a enlevé le Prix Beugnot à Rouvrou et à Remue Ménage. Il a paru se livrer par à-coups, mais il l'a fait à la fin avec courage. La performance est très bonne et fortifie enfin la haute opinion que son entraîneur a toujours eue de lui. Notons toutefois qu'il a eu tous les avantages de la course. Rouvrou venait de soutenir un assaut terriblement sévère de Remue Ménage, quand il a dû, sans désemparer, subir le choc de Lord William. Un peu surpris, il s'est remarquablement défendu et n'a succombé que d'une tête. Ce n'est pas là une véritable défaite. Quant à celle de Remue Ménage, la responsabilité en incombe à son jockey plutôt qu'à lui-même.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

— Patricien, cédé 1.000 francs par Bourdalé à son tailleur, a rapporté 18.951 francs, en 15 jours, à son nouveau propriétaire.

— Hexagon, qui a gagné, l'autre dimanche, le Prix Recruit, à Auteuil, est considéré comme un nouveau Rosely, par son écurie, et l'on ne dissimule pas que c'est un cheval qui fera parler de lui.

EXCELSIOR Par ses nombreuses photographies des actualités du jour, sa rédaction indépendante et impartiale, ses correspondants particuliers sur tous les points du globe, *Excelsior* est devenu rapidement l'égal des premiers organes d'informations et le premier journal quotidien illustré du monde.

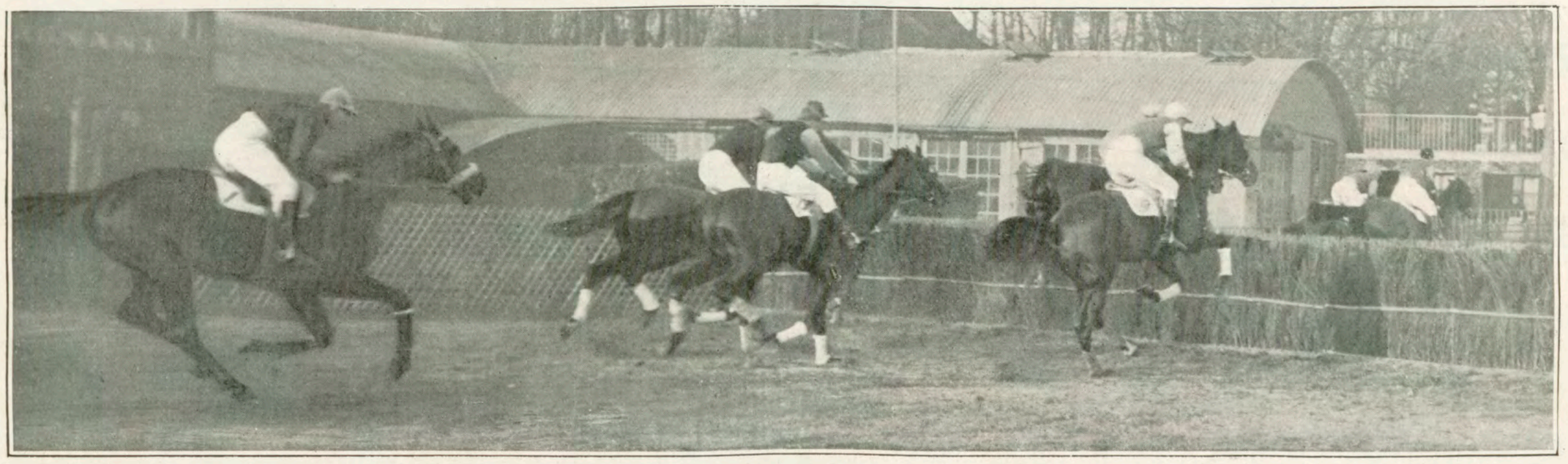
Tous les lecteurs des Publications Pierre Lafitte doivent considérer *Excelsior* comme leur journal quotidien. Demandez la liste détaillée des primes et avantages offerts aux abonnés d'un an, à *Excelsior*, 88, avenue des Champs-Elysées, Paris.

D'ENGHIEN A AUTEUIL

Lucifer III — Segré — The Snob, qui tombe — Tremolo — Charlotte II

LE PRIX DU CAMBRÉSIS (Steeple-chase 3.700 mètres, 3.000 francs). — Enghien 22 février. — Le saut du mur en pierres

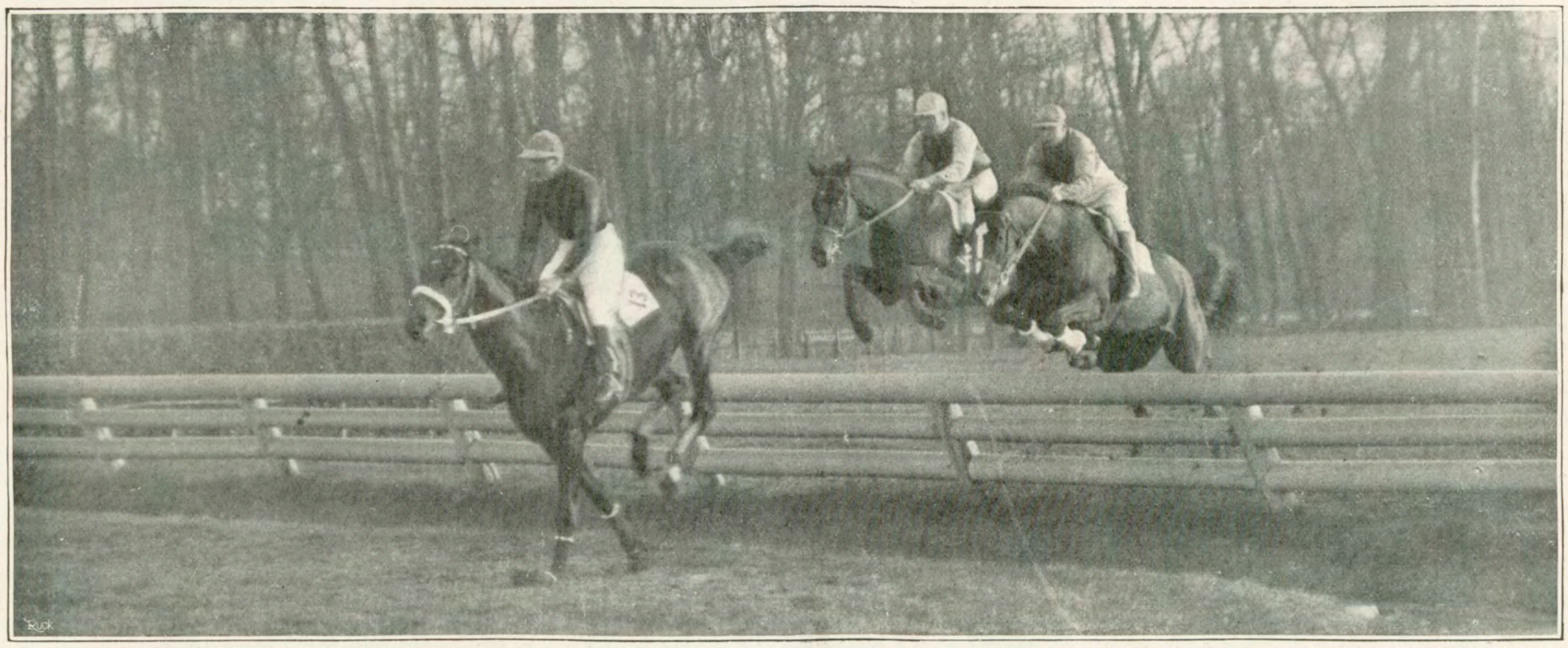
Segré, Charlotte II, The Snob, Tremolo et Lucifer III ont pris la tête. Au mur en pierres The Snob tombait et Fair Duchess faisait une très grosse faute. Segré sautait en tête la dernière haie, mais Charlotte II revenait le battre très nettement de trois quarts de longueur.



Remue Ménage — Cavero, Polo, Alto et Kildare II — Roghui et Lord William

LE PRIX BEUGNOT. (Haies handicap, 3.800 mètres, 15.000 francs). — Auteuil 23 février — Le saut de la haie du pavillon.

En face, Rouvrou était en tête devant Roghui et Le Roumi, il n'y avait pas de changement au passage devant les tribunes. Dans la ligne droite, Rouvrou et Remue Ménage se détachaient pour sauter ensemble la haie finale, Rouvrou semblait gagner, mais Lord William venait le coiffer sur le poteau.



Port au Prince — Memnon — Loup

Le PRIX BLAVIETTE (Steeple-chase, 4.000 mètres, 15,000 francs). — Auteuil 23 février. — Le saut du brook.

Port au Prince est parti en tête; Loup était à ses côtés, mais au brook il faisait une grosse faute qui lui faisait perdre du terrain. Au huit, Memnon venait à la hauteur de Port au Prince et restait avec lui jusqu'aux tournants. Son jockey l'arrêtait et Port au Prince gagnait de 20 longueurs devant Loup.

LA CHASSE AU RENARD A PAU

LES CHASSEURS QUITTENT LA VILLA SAINTE-HÉLÈNE.

L'autre mercredi, a été donnée une très importante chasse au renard chez the Master Frederick Henry Prince, à Pau. Les chasseurs sont partis de la villa Sainte-Hélène et ont lancé trois renards. Parmi les invités on reconnaissait le Baron de Vautreland, le Vicomte d'Elva, MM. R. Cramail, F. de Juge, Joseph Barron, le comte René d'Astorg, le comte de Miramon, M. Sabatier d'Espeyran, Baron R. de Cabrol, Capitaine Pradines, M. Mallet, Miss Potter, Mrs Prince, Mrs Barron, Miss Hutton, Mme Cramail, etc...

De la piste à la scène (1)

PAR PAUL BOURRILLON, ancien champion du monde cycliste

« De Nantes, je me rendrai directement à Marmande où je soignerai mes indigestions Nantaises et m'organiserai pour un repos complet jusqu'au printemps prochain.

« Bien cordialement à vous,»

« Paul Bourrillon. »

J'allais en effet, aussitôt après, me reposer pendant l'hiver afin de reprendre des forces nouvelles pour l'année 1898 qui fut la plus belle de ma carrière. D'aucuns considèrent qu'elle fut unique dans les annales du cyclisme.

CHAPITRE XVII

MON MATCH AVEC JACQUELIN.

Ma saison de 1898 se traduisit par la statistique suivante :

63 courses.
62 victoires.
1 place de 2e.

Et encore, j'avais été battu irrégulièrement, de l'avis de tous, dans cette epreuve.

Je ne vous passerai pas en revue toutes ces courses. La nomenclature vous ennuierait et ne vous apprendrait rien de bien intéressant. Je me contenterai de rappeler les plus importantes de mes victoires.

A la suite de ma saison de 1897, deux hommes s'étaient nettement détachés du lot des champions : Jacquelin et moi. Il n'en fallait pas plus pour engager les directeurs perspicaces à tâcher de conclure un match entre nous. Henri Desgrange, très habilement, parvint à mettre la chose sur pied, pour le 24 avril.

Inutile de vous dire que je m'étais préparé avec un soin tout particulier pour cette grande, très grande rencontre. Elle allait, en effet, décider quel serait le roi de l'année. Même battu par la suite, le vainqueur de cette épreuve jouirait longtemps du renom que lui donnerait le succès. A ce moment, le public était nettement partagé en deux camps : les Jacquelinistes et les Bourrillonistes, et je dois avouer que, malgré ma saison précédente, les partisans de mon rival étaient peut-être plus nombreux que les miens. Il est vrai que le brave Jacquelin fut toujours plus populaire que moi. Pourquoi ? Je me le demande encore.

BOURRILLON A SA VILLA DE LA BLONDE

Le ténor de la piste connaît maintenant des triomphes comme ténor au théâtre. Le voici, aux dernières vacances, en sa villa de La Blonde en compagnie, de g. à dr., de Mmes Lavallière, Gaby Madry, Marie Magnier et Arlette Dorgère.

Dans un article qu'il me consacra, Robert Coquelle en rechercha les causes: « Pour quelle raison, demandait-il, le Marmandais ne fut-il jamais très populaire ? Bien difficile à dire, mais je crois en trouver le motif dans ce fait, que ses plus grands succès n'ont pas eu Paris pour théâtre, que, de plus, il ne fut jamais très en odeur de sainteté parmi ses camarades, et qu'enfin, il lui a toujours manqué, sur la piste, le geste et le sourire, ce geste et ce sourire qui ont tant servi la popularité de certains de ses concurrents.

En un mot, il ne fut jamais cabotin ! »

Certes non, je ne l'étais pas... à cette époque. Je courais pour gagner et dès que j'avais terminé mes courses, je quittais le vélodrome pour repartir par le train suivant.

Mais revenons à mon fameux match avec Jacquelin. C'est au Parc des Princes qu'il se disputa. Que de discussions stériles le précédèrent ! Quels efforts durent fournir les rédacteurs sportifs, pour tenir, en haleine, le public, pendant les jours qui le précédèrent. Notre entraînement, nos moindres faits et gestes, tout était relaté, tout était grossi, tout était exagéré.

Le grand jour vint enfin ! J'avais beaucoup de confiance dans l'issue de la rencontre, quoique me méfiant des roueries de l'excellent tacticien qu'était Jacquelin, et surtout de son foudroyant démarrage. Aussi m'étais-je décidé à tâcher de vaincre mon rival, justement par le même procédé, qui lui avait toujours réussi dans ses grands succès.

Le match se disputait en deux manches de 1.000 et 2.000 mètres et une belle, s'il y avait lieu, de 2.000 mètres.

Voici le compte-rendu de cette rencontre historique qui fit couler tant d'encre :

« *Première manche* (2.000 mètres).

« 1er : Jacquelin,

« 2e : Bourrillon, à une demi-roue.

« Temps : 3 m. 39 s. 1/5. Dernier tour : 1 m. 1 s. 4/5.

« Jacquelin paraît le premier en piste. Il a son habituel maillot tricolore.

« Bourrillon arrive presque aussitôt. Les deux adversaires récoltent, naturellement, leur part ordinaire de bravos, et, après le petit tour de rigueur devant les balustrades, ils viennent se ranger au poteau de départ, le match comportant exactement trois tours.

« La corde, tirée au sort, revient à Jacquelin, que lance Avoiron. Bourrillon est lancé par son manager anglais.

« Bourrillon, qui a une allure très facile au train, prend la tête et mène de bout en bout. Il se retourne de temps à autre, sur la droite, pour voir si Jacquelin passe. A la cloche, nul changement, sauf que nous voyons Bourrillon, dans la ligne opposée, commencer à se retourner sur la gauche, car il oblique peu à peu vers les balustrades où Jacquelin le suit, au milieu des clameurs des populaires. Soudain, au milieu du grand virage, Jacquelin démarre brusquement et pique à la corde. Ses partisans ont l'espoir de le voir se détacher à son habitude. Mais Bourrillon a démarré à son tour et sans perdre un pouce, entre dans la ligne droite, collé à la roue de son rival.

« Jacquelin, le nez sur son guidon, continue son terrible effort avec vent dans le dos. Bourrillon s'est dégagé, et, bien qu'un peu péniblement, il est venu jusqu'à la hauteur de Jacquelin qui, à ce moment, fait un léger écart qui surprend Bourrillon et celui-ci se souvenant de l'accrochage du match Jacquelin - Morin, hésite et se relève, permettant à Jacquelin de finir avec une demi-roue d'avance.

« Malgré tout, le résultat est applaudi ferme. Tout le monde rend hommage à la persistance de Jacquelin, qui a mené trois cents mètres. On s'accorde, cependant, à déplorer que l'incident n'ait pas permis à Bourillon de lutter jusqu'au bout.

« Le Marmandais prend d'ailleurs très gaiement sa défaite.

— Coquine d'embardée, dit-il ! Mais l'autre coup, il va voir si je vais filer et au large !

« *Deuxième manche* (1.000 mètres).

« 1er : Bourrillon,

« 2e : Jacquelin, à 20 mètres.

« Temps : 2 m. 14 s. 2/5. Dernier tour : 1 m. 19 s. 4/5.

« Les commentaires vont leur train avant la seconde manche. Les partisans de Jacquelin exultent naturellement. Ceux de Bourrillon n'ont pas perdu espoir et ils ont fini, on le verra, par avoir raison.

« Le départ se donne cette fois dans le grand virage et c'est Jacquelin qui mène, sans enthousiasme d'ailleurs, cela se voit.

« La cloche sonne tout de suite et, rééditant la manœuvre de Bourrillon, Jacquelin examine soigneusement sa droite. Le grand virage est fait ainsi. Soudain un peu avant l'entrée de la ligne droite, Bourrillon retrouvant son splendide démarrage de 1897, saute sans effort dans un train de 60 à l'heure et file droit au but.

« Jacquelin essaie en vain de démarrer à son tour. Son démarrage est beaucoup plus lent. Il a perdu deux longueurs, il lutte à peine quinze mètres et, voyant qu'il ne rattrape rien sur Bourrillon, se relève au milieu d'une grande clameur.

« C'est la première fois qu'on voit Jacquelin, si courageux d'ordinaire, renoncer à la lutte avant le poteau. Bourrillon est radieux, cela va sans dire et paraît plein de confiance dans l'issue de la belle.

« *La belle* (2.000 mètres).

« 1er : Bourrillon,

« 2e : Jacquelin, abandonné.

« Temps : 5 m. 50 s. Dernier tour : 2 m. 43 s. 2/5.

« Ces temps constituent presque des records à rebours. En effet, chacun des matcheurs ayant gagné sa manche en seconde position, il était certain que nous assisterions dans la belle à une jolie lutte pour ne pas partir en tête.

« Au coup de pistolet, Bourrillon passe en première position et mène un tour sur les trois que comporte la manche. Soudain, au second tour, à l'entrée du petit virage, il se jette de côté, mais Jacquelin a vu le coup et grimpe à son tour le virage. Bourrillon est donc obligé de l'emmener.

« La ligne opposée voit une jolie lutte d'équilibre qui n'a pas l'air de plaire outre mesure au public. Quelques sifflets se font entendre.

« Soudain, Bourrillon s'écarte si brusquement de la corde en décrivant un S que Jacquelin se trouve en tête et Bourrillon, méfiant, le suit à quelques longueurs.

« Les deux matcheurs passent donc ainsi à la cloche. Jacquelin n'a pas l'air à son affaire. Il essaie en vain une ou deux fois de faire passer Bourrillon, mais celui-ci ne veut rien savoir.

« En abordant le dernier virage, Jacquelin semble avoir pris son parti. Prêt à démarrer à son tour, il côtoie les balustrades en guignant sa gauche. Crac ! Le Marmandais dans une prodigieuse envolée s'est enfui et lui a encore pris plusieurs mètres. C'est avec vingt longueurs qu'il remportera la victoire ».

Et dans les considérations sur la rencontre, on lisait :

« A dire vrai, la victoire de Bourrillon finissant deux fois à dix et à vingt longueurs de Jacquelin relevé a été si extraordinaire qu'on aurait pu la croire irrégulière. Il nous a fallu nous souvenir de la facilité avec laquelle, ce même Jacquelin, hier semé par Bourrillon, triomphait il y a quinze jours des meilleurs hommes de France et d'Italie pour juger ce résultat en tout état de cause.

« La vérité est que, malgré sa défaite d'hier. Jacquelin n'en reste pas moins l'un de nos meilleurs coureurs, presque le meilleur, et j'en appelle par avance au reste de la saison pour me justifier. Mais Bourrillon, au moins pour le moment, est vraisemblablement le champion. Depuis deux ans, le crack de Marmande ne cesse de s'affirmer comme meilleur de jour en jour et il est aujourd'hui, pour employer l'expression des entraîneurs anglais: « A une longueur devant tout homme ! ». Quel que soit le courage de Jacquelin et malgré sa roublardise en course, son démarrage terrible bien connu, il a dû baisser pavillon devant un adversaire qui a toutes les mêmes qualités et toutes à un degré supérieur.

« Bourrillon, surpris par Jacquelin dans la première manche, n'a pas perdu courage, est revenu sur lui et sans une embardée inopinée de son adversaire, la victoire du boulanger auraitété au moins douteuse. Puis, sans s'émouvoir de cette première défaite, il a continué la lutte.

« Dans la belle du match, où les deux adversaires ont lutté de tactique pour la seconde position, c'est

(1) Voir les numéros 746 et suivants.

encore Bourrillon qui a eu l'avantage, très correctement d'ailleurs. Enfin, la question du fameux démarrage semble bien avoir été résolue. Dans la première manche, Jacquelin en seconde position a démarré le premier et Bourrillon, surpris, a pu démarrer à son tour de façon à ne pas être décollé.

« Son abandon en course est, d'ailleurs, une preuve frappante. Jamais, dans une épreuve régulière, Jacquelin ne s'était estimé battu avant d'avoir passé le poteau. Et, pour juger le double abandon de Jacquelin, je prendrai les paroles d'un de ses adversaires mêmes, le Belge Fischer qui, après le Grand Prix de Paris, en 1897, nous disait, en parlant de Bourrillon ;

« En voyant partir si vite cet homme, j'ai eu les jambes coupées. »

« Jacquelin, hier, a eu les jambes coupées, et c'est la première fois que cela lui arrive. Il y a donc des chances pour qu'il lui soit arrivé quelque chose de nouveau. Comme nous l'avions fait prévoir, Bourrillon est parti terriblement vite pour finir de même. La journée d hier nous a-t-elle donné le champion définitif que nous rêvions depuis Zimmermann ? Attendons quelque temps pour répondre. Mais nous pouvons espérer et c'est déjà beaucoup. »

Je réalisais ces espérances pendant tout le reste de la saison.

CHAPITRE XVII.

JE GAGNE LE GRAND PRIX DE PARIS

Jacquelin, en fier lutteur qu'il était, jura de venger son échec. Chaque fois qu'il en eut l'occasion, et il savait les faire naître, ces occasions, il essaya de prendre sa revanche, sans succès, d'ailleurs, car jamais je ne sus mieux conserver ma forme qu'au cours de cette saison.

Après ce fameux match, je m'en vais courir à Berlin, où je triomphe d'Arend, Singrossi et Buechner ; à Vienne, où je bats Grogna, Pontecchi et Momo; à Turin, où je me classe premier devant Momo, Grogna et Jacquelin ; à Cologne, enfin, où je dispose de Lehr et Buechner. Et nous arrivons, alors, au Grand Prix de Paris où je n'avais jamais été très heureux encore. Allais-je interrompre ma série de succès, par une défaite régulière ou non, dans cette course, la plus importante de l'année aux yeux de tous les sportsmen ?

Tous les meilleurs coureurs du moment étaient parmi les partants : tels Deschamps, vainqueur du Grand Prix de l'U. V. F., le Belge Grogna, le Hollandais Meyers. Jacquelin et Morin étaient loin d'être prêts comme les années précédentes. Dans ma série, j'avais triomphé sans mal de Mathieu, Bixio et Girardet. La demi-finale m'opposait à Momo, Van den Born et Protin, que je battais dans cet ordre. Deschamps et Grogna avaient été battus par Meyers et Broca à qui j'étais opposé dans la finale.

Ne voulant rien laisser au hasard et méfiant au plus haut point, je menais le train à une allure assez soutenue en ne perdant pas du regard Broca qui avait gagné sa demi-finale grâce à une échappade. Il ne renouvelait pas cette fugue et tout se passait normalement jusqu'à l'entrée de la ligne droite où je me détachais pour gagner d'une roue sur Meyers.

J'avais gagné enfin le Grand Prix. J'étais heureux au possible d'inscrire mon nom sur le glorieux palmarès.

Vraiment la chance semblait avoir passé un traité avec moi. Je m'en rendais digne en travaillant d'autant plus que mes succès étaient brillants et en cherchant ainsi à ne pas lui donner l'idée de m'abandonner.

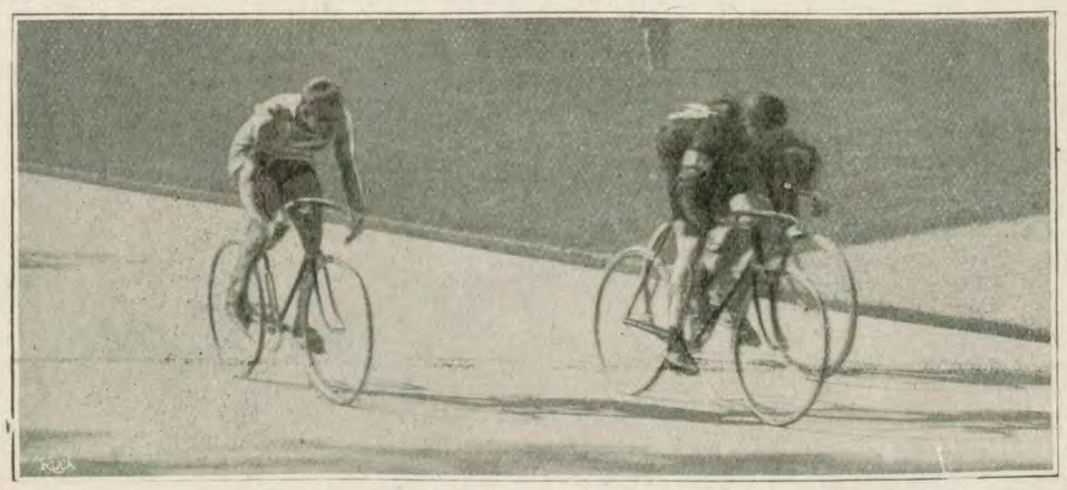
J'en arrive alors à mon seul échec de la saison, au Grand Prix d'Allemagne ; mais de l'avis unanime je fus battu en cette circonstance d'une façon absolument irrégulière par mon vieil adversaire Arend. Je ne crois pas qu'une seule personne ait jamais admis que j'avais été vaincu d'une façon normale. Et pourtant, le résultat était là, navrant, tachant toute une année de victoires et m'empêchant de réaliser ainsi un exploit sans précédent : autant de courses, autant de succès.

C'est sur la piste de Kurfürstendam que se disputait cette importante épreuve dotée d'un prix de 10.000 francs pour le premier. La finale réunissait Arend Jacquelin, Waskiewitch et moi. Tout se passait sans incident jusque dans le dernier virage, où Arend prenait la tête. Waskiewitch, en seconde position, s'écartait alors brusquement de la corde, et me forçait à monter dans les balustrades pour éviter la fatale collision. Jacquelin, trouvant le chemin libre, se précipitait à la corde, démarrant furieusement. Je ne perdais pas confiance malgré l'impossibilité de ma tâche et une fois dans la ligne droite, je me lançais à la poursuite des fugitifs. Je rejoignais Jacquelin à 50 mètres du poteau, le dépassais, continuais ma poursuite, mais échouais pour la première place, succombant d'une roue derrière Arend, vainqueur.

L'heure de la revanche n'allait pas tarder puisque huit jours après, j'allais retrouver l'Allemand dans le Grand Prix de Berlin, doté également d'un prix de 10.000 francs pour le premier, qui se disputait sur la piste d'Halensee.

Je triomphais devant Jacquelin, Broca, Arend et Eros, mais plusieurs incidents assez pittoresques émaillaient cette épreuve avant, pendant et après.

Avant : en arrivant à Berlin, j'étais descendu chez des Français qui tenaient un hôtel et un grand restaurant. A cette époque où les esprits étaient très tendus et où le chauvinisme d'Outre Rhin faisait préférer Arend à tous les coureurs étrangers, j'avais trouvé ingénieux d'aller chez des compatriotes. Le soir de mon arrivée, j'étais seul à ma table et m'ennuyais avec ostentation, lorsque j'aperçois, à une autre table, une petite femme délicieusement jolie qui, elle aussi, solitaire, semblait se morfondre. Je la regarde, la trouvant de plus en plus charmante et commençant peu à peu à m'ennuyer moins. Elle daignait de temps à autre me lancer des coups d'œil sinon encourageants, du moins complaisants.



LE GRAND PRIX DE PARIS DE 1898

Paul Bourrillon gagna le Grand Prix de Paris de 1898, en battant le Hollandais Meyers d'une demi-longueur et le Belge Broca, 3e, d'une longueur.

Et c'était le dessert. Moi qui, tout à l'heure, aspirais à cet instant qui me rendrait ma liberté, je le voyais arriver maintenant avec tristesse, car, avec la fin du repas, l'aimable vision disparaîtrait. Bientôt, en effet, la mignonne Allemande payait, se levait et partait, non sans m'observer encore. Que cela signifiait-il ? Je ne cherchais pas. Un homme ne cherche jamais en pareil cas. Il en conclut que l'attention qu'on lui prête est causée par sa beauté et sa magnifique prestance, même s'il est cagneux et bossu.

Toujours timide, je ne suivais pas la piste et remontais bientôt me coucher. Le lendemain, au déjeuner, quelle n'est pas ma joie stupéfaite en revoyant la jolie femme. Cette fois, je m'enhardis, Je m'adresse au patron du restaurant. Il m'apprend que sa cliente n'est pas très farouche et qu'elle parle le français à merveille. Je lui demande de bien vouloir la prier de me faire l'honneur de prendre le café avec moi. Elle accepte. Oh! joie! que je dois donc être beau!

— Vous êtes trop aimable, madame, lui dis-je, en allant m'asseoir à sa table, d'accepter de partager ma solitude. Je suis étranger et je ne connais personne.

— Je serai heureuse de calmer votre ennui, si cela m'est possible, répond-elle dans le plus pur français. Vous êtes de passage?

— Oui, je suis coureur cycliste et je viens pour le Grand Prix.

— Je sais. Vous êtes monsieur Bourrillon?

— Oui, madame, vous me connaissez?

— Lorsque vous m'avez appris que vous étiez coureur, je me suis souvenu de vos photographies.

Ce que c'est que la beauté unie à la gloire!

Nous prenons le café. Je lui propose ensuite de l'emmener au vélodrome où je vais m'entraîner. Elle accepte, devenant de plus en plus charmante à mesure que nous parlons ensemble. Elle me demande moult détails sur mon travail, mon régime, mes concurrents, etc... Quand nous arrivons à la piste d'Halensee, je trouve mon manager « Times » Johnson, entraîneur Anglais très rusé et très remarquable que j'avais pris quelques mois auparavant sur les conseils de Parlby. Me voyant en galante compagnie, il roule de gros yeux et m'adresse d'amers reproches. Je lui dis qu'il n'a rien à craindre et qu'il peut avoir confiance en mon caractère sérieux et strict. Tranquillisé et sachant que rien ne saurait m'écarter de mon régime et de mon travail, il me laisse continuer mon platonisme avec mon aimable compagne.

Je vivais ainsi quelques jours absolument délicieux, passant la journée avec elle et la raccompagnant jusqu'à sa porte le soir. L'avant-veille de la course, en venant me rejoindre, elle me fait cette confidence plutôt suggestive :

— Mon cher ami, j'ai quelque chose à vous déclarer. J'en suis désolée, car je ne sais pour qui vous allez me prendre, mais vous avez été si gentil, si aimable, si bon camarade avec moi, que je ne veux pas abuser davantage de votre confiance.

— Qu'est-ce qu'il y a? demandai-je, absolument intrigué par son air mystérieux.

— Voilà! Avant votre arrivée, un monsieur que je connais est venu me voir un jour et me tint ce langage :

« — Le coureur français, Paul Bourrillon, va venir, à Berlin, disputer le Grand Prix. Voulez-vous gagner 10.000 marks?

« — Certes, répondis-je, mais que faut-il faire?

« — C'est simple! Regardez cette photographie! C'est celle de Bourrillon. Vous vous rappellerez ses traits?

« — Oui, sans aucune difficulté.

« — Parfait!

« — Eh bien! j'ai fait un très gros pari avec quelqu'un. Ce quelqu'un a parié que Bourrillon gagnerait, moi j'ai joué sur la victoire d'Arend. Or, je suis certain de la victoire du Français.

« — Alors, pourquoi avez-vous mis de l'argent sur l'Allemand?

« — Parce qu'il ne faut pas que le Français gagne!

« - Et alors?

« — Rien de plus facile : dès son arrivée, vous irez au restaurant où il a l'habitude de descendre quand il vient ici, vous vous arrangerez pour faire sa connaissance, le conquérir, devenir très amie avec lui et lui couper les jambes la veille de la course. Ce n'est pas plus difficile que cela! »

— Ne vous connaissant pas, j'acceptai et j'en rougis aujourd'hui...

Moi aussi je rougissais, mais de fureur. Etait-ce possible? Ce que j'avais pris comme l'effet de ma beauté fatale et de ma renommée mondiale, n'était que le résultat d'un bas calcul et d'une vile combinaison, horreur! De quelle hauteur tombais-je de mon piédestal de Don Juan!

— Oui, mais, ajoutait mon interlocutrice, à vous voir, à vous fréquenter, j'ai conçu l'ignominie de l'acte qui m'était commandé et je préfère vous l'avouer maintenant, quitte à me retirer tout de suite si ma présence vous déplaît. C'est le remords qui me fait agir et je vous demande bien pardon!

La pauvrette avait les yeux baignés de larmes. Sa peine était si sincère qu'elle m'attristait après m'avoir révolté. Je la suppliai de rester, la trouvant encore plus délicieuse, mais en réfléchissant, je songeais au sacrifice qu'elle s'était imposé, aux 10.000 marks qu'elle perdait, et je ne savais comment concilier le souci de ma forme avec celui de ses intérêts. Je décidai d'en parler à « Times » Johnson, qui avait toujours d'excellentes idées. Elle n'en voulait rien, trouvant que sa réhabilitation valait bien 10.000 marks.

Au vélodrome, je rejoins mon manager, lui expose le cas.

- Laissez-moi seul, je vais réfléchir, me répond-il, et je vous donnerai tout à l'heure une solution.

Du moment qu'il avait pris l'affaire en mains, j'étais tranquille et ne m'occupais plus qu'à me rendre de plus en plus attentif aux moindres désirs de mon honnête compagne. Après mon entraînement, « Times » Johnson nous dit :

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

P.-S. — Nous avons reçu de M. Emile de Beukelaer, président-directeur du Comité Sportif de la Ligue Vélocipédique belge, une lettre dans laquelle il s'émeut de quelques anecdotes publiées dans les souvenirs de Bourrillon. Nous tenons à déclarer que jamais Bourrillon n'a voulu faire la moindre allusion malveillante au Comité Sportif Cycliste belge, ni à M. de Beukelaer, le parfait sportsman que tout le monde connaît. Le Marmandais raconte sa carrière sur un ton plaisant, qui n'a nullement l'intention de froisser les intéressés dont il parle, et d'ailleurs en maintes occasions, il s'accuse avec une telle franchise des bévues qu'il put commettre, qu'il ne saurait y avoir aucun doute à ce sujet.

N. D. L. R.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.